
ISSN 0321-4249
За рулем
5
1987
Представляем
ВАЗ—2109
ВАЗ-2109
ВАЗ-2109





ЧТО ТАКОЕ ВФТС

За десять лет, в течение которых С. Брундза возглавляет экспериментальный участок по подготовке спортивной техники на вильнюсском авторемонтном заводе, этот знаменитый спортсмен стал опытным руководителем.

Здесь создается макетный образец модификации автомобиля ВАЗ—2108 для ралли.

З. Киверт — один из самых опытных работников на участке, специалист по подготовке форсированных двигателей. Зигмунд работает здесь с первого дня основания производства. Его задача — сделать мотор надежнее и мощнее. Теперь ему помогает сын Олег, пошедший по стопам отца и как механик высшей квалификации и как талантливый гонщик.

Автомобили ВАЗ, подготовленные в Вильнюсе к состязаниям, доказали свои высокие спортивные качества на многих крупных соревнованиях. Этот снимок сделан в ходе международного «Лада-ралли» в Эстонии.





Спортивная общественность отметила десятилетие экспериментального участка по подготовке автомобилей к международным и всесоюзным соревнованиям на вильнюсском авторемонтном заводе. Начиналось все с двухместного бокса, который выделила дирекция предприятия заслуженному мастеру спорта Стасису Брундзе, механику высшей квалификации Зигмунду Киверту и еще шестерым энтузиастам, взявшимся создать принципиально отличающийся от серийного образца спортивный автомобиль. И вскоре появились первые пять машин с маркой «Лада-спорт-ВФТС».

Два обстоятельства определили успех деятельности участка — постоянная помощь и внимание Совета Министров, Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики, руководства вильнюсского завода, Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» и поиск С. Брундзы в подборе специалистов, способных решать самые сложные технические задачи. Теперь производственные мощности возросли в несколько раз, здесь установлена современная оснастка, а коллектив насчитывает около 70 человек. Они обеспечивают четыре основные службы — собственно экспериментальный участок подготовки автомобилей, экспериментальные лаборатории испытаний двигателей, электроники, электросистем, а также конструкторское бюро. Каждая из этих служб курируется опытными инженерами-конструкторами. Создается еще и группа спортивного дизайна.

Чтобы представить объем работы, превращающий серийный автомобиль в «Ладу-спорт-ВФТС», достаточно назвать одну цифру — коллектив участка устанавливает на машине более 500 деталей собственного производства. Высококвалифицированные станочники, фрезеровщики, токари, шлифовщики, мотористы, кузовщики, другие специалисты облегчили тот же ВАЗ—2105 более чем на 100 килограммов, довели мощность двигателя до 160 л. с./117 кВт при 7000 об/мин. На этих автомобилях давно уже ездят практически все члены сборных команд страны, на их долю приходится основная часть международных выступлений. Вильнюсская спортивная «пятерка» хорошо известна в Австрии, Иордании, Камеруне, Канаде, Норвегии, Панаме, Финляндии.

Экспериментальный участок плодотворно работает в творческом содружестве с Всесоюзным объединением «Внештехника», с ЦК ДОСААФ СССР, с волжским и камским автозаводами. Теперь главное внимание обращено на подготовку к крупнейшим соревнованиям ВАЗ—2108, конструирование и создание новых спортивных двигателей. В ближайшей перспективе увеличение производственных мощностей, которые разместятся на площади в 3700 $м^2$. Это будет уже не участок, а вполне самостоятельный технический центр, способный поднять спортивное автомобилестроение на качественно новую ступень.

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

СООБЩА И К ВЗАИМНОЙ ВЫГОДЕ

Интернациональная солидарность. Международное сотрудничество. Помощь братским народам. Взаимодействие в социалистическом строительстве. Все эти понятия неразрывно связаны с Днем Первого мая, который вошел в нашу жизнь как всенародный праздник вместе с Великой Октябрьской социалистической революцией, 70-летие которой мы отмечаем в этом году.

Сегодня праздник мира и труда мы встречаем рука об руку с народами стран социалистического содружества, в условиях дальнейшего углубления социалистической экономической интеграции, осуществляемой на основе общих планов Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ). О широких возможностях ускорения научно-технического прогресса и выхода на передовые рубежи можно судить уже хотя бы по тому, что в странах — членах Совета сосредоточена сегодня треть мирового научно-технического потенциала. Ежегодно их совместными усилиями завершается около двух тысяч научно-исследовательских работ, создается 200—300 новых или усовершенствованных конструкций машин, приборов и оборудования, 100—150 технологических процессов, 100—120 новых видов материалов и препаратов. Многое из этого имеет отношение и к автомобилестроению.

Программой действующего в рамках СЭВ Комитета по сотрудничеству в области машиностроения предусмотрено, в частности, создание новых, прогрессивных видов автомобилей, эффективно используемых при минимальном загрязнении окружающей среды. Цель этих совместных работ, в которых участвуют НРБ, ВНР, ГДР, ПНР, СРР, СССР, ЧССР, СФРЮ, — создание унифицированных силовых агрегатов: дизелей, сцеплений и коробок передач для грузовых автомобилей и автобусов.

Объединенными усилиями специалистов НРБ, ВНР, ГДР, СРР, ЧССР, СССР предусмотрено также вести разработку и внедрение в автомобилестроении прогрессивных технологий, в частности применение в автоматических линиях роботов для точечной контактной сварки отштампованных из листовой стали деталей.

В интересах дальнейшего расширения и укрепления международного экономического сотрудничества и приоритетного развития связей с социалистическими странами в сентябре минувшего года были приняты два постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР: «О мерах по совершенствованию управления внешнеэкономическими связями» и «О мерах по совершенствованию управления экономическим и научно-техническим сотрудничеством с социалистическими странами».

Эти постановления предоставили 70 крупнейшим объединениям и предприятиям страны (в числе их и ВАЗу) право вести непосредственно экспортно-импортные операции, что открывает самые широкие возможности для глубокой производственной кооперации с предприятиями стран социалистического содружества, создания совместных промышленных объединений.

В ноябре минувшего года сессия СЭВ в соответствии с комплексной программой научно-технического прогресса до 2000 года скоординировала совместные планы стран социалистического содружества. Они предусматривают среди других задач широкое внедрение электроники во все сферы техники, в том числе и автомобильную: управление подачей топлива, автоматизированное регулирование работы двигателей, контроль за работой антиблокировочных систем в тормозном приводе и многое другое. Масштабы этих работ потребовали ввести стандартизацию и унификацию элементной базы приборов.

Крупным поставщиком микропроцессорной техники для автомобилей станет совместная советско-болгарская фирма «Элпром» в Пловдиве, кстати, первое предприятие подобного рода. Болгарская сторона, специализируясь на этом виде продукции, в свою очередь будет обеспечена поставками советских легковых автомобилей «Лада». Такие взаимовыгодные связи стали обычным явлением. Назовем поставки из ПНР тормозного оборудования для КамАЗов, из ВНР — комплектующих изделий (замки зажигания и др.) для автомобилей ВАЗ, автомобильных фар из ЧССР, ведущих мостов для наших автобусов и троллейбусов из ВНР. Взамен братские страны получают из Советского Союза комплектные автомобили.

Подобное межнациональное разделение труда приносит общую выгоду. Оно распространяется и на социалистические страны, не являющиеся членами СЭВ. В этой связи следует упомянуть поставки из СССР в КНР легковых и грузовых автомобилей (в том числе «жигулей» и «волг»), а из КНР — автомобильных аккумуляторов.

Следующий этап углубления сотрудничества в рамках СЭВ охватывает совместную разработку новых конструкций. Применительно к автомобилям это намечаемая координация типажа выпускаемых моделей, то есть согласованное перспективное планирование конструк-

торских разработок. Растущие год от года международные автомобильные перевозки между странами — членами СЭВ побудили принять общие рекомендации по габариту автопоездов и автобусов, увязать их тяговые и скоростные характеристики, другие параметры.

Единые нормы, требования, типажи, подчас весьма сходные запросы народного хозяйства вызывают к жизни совместные разработки. Одна из них — перспективный полуторатонный грузовой автомобиль, создаваемый советскими специалистами из НАМИ и с ульяновского автомобильного завода совместно с польскими инженерами завода грузовых автомобилей в Люблине.

Собственно, это будет не грузовик, а семейство автомобилей, куда войдут фургон с грузовым помещением объемом в 11 $м^3$, машины с бортовыми и самосвальными кузовами, различные коммунальные автомобили. Их намечено оснащать дизелями мощностью от 70 до 95 л. с. Такие машины очень нужны и у нас, и в Польше, так как до сих пор в общей транспортной структуре их парк вдвое меньше, чем это требует народное хозяйство.

Семейство новых автомобилей будут выпускать строящийся в Кировабаде завод (первая очередь, рассчитанная на несколько десятков тысяч машин в год, должна вступить в строй к концу пятилетки) и реконструируемый люблинский завод. При этом польские автомобилестроители будут поставлять в СССР по кооперации двигатели. Ими же разработана конструкция ведущего моста для нового семейства грузовиков.

Много общего в конструкции появится и у новых моделей автобусов «Икарус» (ВНР) и ЛиАЗ (СССР). Это не только дань традиционным связям по кооперации (взаимные поставки передних осей из СССР и задних мостов из ВНР ведут начало с 1969 года). Теперь венгерская сторона выступает генеральным подрядчиком и в реконструкции ликинского автобусного завода, где планируется внедрить прогрессивные технологические решения, расширить номенклатуру узлов, включаемых в поставки по кооперации.

Сотрудничество между странами — членами СЭВ в области автомобилестроения многогранно. Здесь можно назвать сборку в НРБ грузовых автомобилей «Шкода», поставки в ВНР чехословацких шасси «Авиа», на которые монтируют автобусные кузова «Икарус», привести другие примеры, которые касаются и стран, не входящих в СЭВ.

Так, фирма «Икарус» сотрудничает с предприятием в г. Бейра (Мозамбик) и заводом «Кеве» в г. Виана (Ангола), где организована сборка городских автобусов из узлов и деталей венгерского производства. При этом в Анголе «Икарус» стал головной организацией объединения по сборке автобусов, куда входят еще и две шведские фирмы.

С каждым годом крепнут взаимные экономические связи стран социалистического содружества, постоянно углубляется процесс интеграции. Это позволяет им полнее и эффективнее использовать свои возможности в решении задачи исторической значимости — выхода на передовые рубежи науки и техники в целях дальнейшего роста благосостояния своих народов, укрепления их безопасности.

9 мая —

Праздник Победы

В ПАМЯТИ ХРАНЯ

Нам, кинооператорам, в годы войны очень много пришлось работать с водителями. С одними фронтовая жизнь сводила на одну-две поездки, с другими совместная работа продолжалась долго, и они становились не просто нашими верными помощниками, а друзьями.

Теперь, много лет спустя, я перебираю в памяти эпизоды, будто просматриваю отснятую когда-то киноленту и вижу знакомые лица... Где эти люди теперь, как сложилась их судьба?

Павел Шишко

Когда мы впервые встретились, он не вызвал особого доверия. Невысокий, щупленький, с острым маленьким личиком, односложно отвечал на вопросы, переминался с ноги на ногу, не смотрел в глаза, все больше по сторонам. Когда представлялся, о себе только и сказал: «Павел Шишко» — вроде этим все объяснил.

Мой друг Павел Касаткин оглядел его, отвернулся и выразительно хмыкнул. Это можно было понять только так: мы, мол, мелкие сошки, — вот и шофера нам дали соответствующего. И свою старую «эмку» Шишко вел как-то вроде бы небрежно, едва прикасаясь к рулевому колесу, да и на дорогу почти не смотрел — все время вертел головой.

Но скоро мы убедились, что «мальчишка» не так уж и прост. Он замечал каждую выбоину на дороге и каждую точку в небе.

В первые месяцы войны фашистские стервятники не гнушались охотиться даже за отдельными машинами, особенно легковыми. Мы в этом убедились где-то в районе Юхнова. Немецкий самолет выскочил из-за леса, взмыл и развернулся. Я и не предполагал, что «эмка» может развивать такую скорость. Мы мчались к спасительному лесу, когда услышали противный, нарастающий гул пикирующего самолета. И вдруг Шишко резко остановил машину, мы навалились друг на друга, скрежет тормозов слился с пулеметной очередью. «Сейчас эта гадина вернется», — со злостью сказал Шишко. От его показной небрежности не осталось и следа, он двумя руками сжимал руль. «Эмка» петляла, меняла скорость, делала невероятные развороты — и пулеметные очереди ложились где-то рядом, не задевая машину. Фашист оказался настойчивым, но, когда он пошел на третий заход, мы успели добраться до леса. Шишко заметил узкий деревянный настил, ведущий в просеку, чудом проскочил по этому мостику и спрятал машину под кронами деревьев.

Помню еще одну аналогичную встречу, но она произошла в голой степи, где невозможно было укрыться. Увидев на горизонте три приближающиеся точки, Шишко свернул на обочину, сильно наклонил машину и крикнул: «Распахните двери и не шевелитесь». Он лег на сиденье, а мы прижались по углам кузова. Один из «мессеров» оторвался от своего звена и покружился над нами. Это были, конечно, неприятные минуты, но расчет оказался правильным — он не стал тратить патроны на скособоченную, «брошенную» машину.

Однажды мы попали на дорогу, только-только отбитую у врага. Шишко осторожно вел «эмку» по колее, уже проложенной другими машинами. На одном из поворотов нас обогнала нетерпеливая полуторка, и вдруг сразу же мы увидели, как ее кузов приподнялся и, словно тысяча больших испуганных птиц, в воздух взлетели солдатские шинели. Полуторка везла обмундирование, и тюки с шинелями приняли на себя основной удар мины, шофер отделался легкой контузией. «Это все учеба», — сказал Шишко.

Вскоре мы распрощались с «эмкой», для нашей работы она оказалась малопригодной. Шишко принял полуторку, в ее крытом кузове были две койки и небольшой столик. Теперь мы могли оставаться на ночлег в любом месте, третьей кроватью становилось сиденье из шоферской кабины. Мы могли чистить аппаратуру, перезаряжать кассеты, делать проявки проб, — в общем, приобрели передвижной дом.

В конце сентября 1941 года мы ночевали в лесу, недалеко от медсанбата. Нас разбудил сильный стук по кузову и крик: «Вы чего, оглохли, все уже выехали, даже раненых вывезли!» Оказывается, пришел приказ немедленно отходить.

«Догоним», — спокойно сказал Шишко. Но быстро мы ехали минут двадцать, а затем уперлись в движущуюся колонну машин, повозок, орудий. То и дело возникали пробки. Многие машины сворачивали с дороги и ехали по целине, мы последовали этому примеру. Вдруг и эта вторая колонна остановилась. Степь оказалась перерезанной глубокой канавой, одна из машин сползла туда передними колесами, и возле нее суетились бойцы. Шишко исчез, но вскоре вернулся и скомандовал: «Держитесь покрепче». Оказывается, он нашел место, где можно было осуществить буквально цирковой номер. И вот наша машина разогналась и перелетела через канаву. Пока Шишко осматривал скаты и рессоры — все оказалось целым, — мы увидели, как и остальные водители по колее, проложенной Шишко, разгоняли машины и перепрыгивали через ров. К утру достигли нового рубежа обороны. И мы снова могли заняться съемками.

Но особенно блеснул Шишко своими способностями, я бы даже сказал, своим талантом, во время разгрома немецких полчищ под Москвой. На огромном участке фронта, где в ожесточенном сражении столкнулись миллионные армии, действовало считанное количество киносъемочных групп. Каждому кинооператору надо было работать предельно напряженно. Стояли 30—40-градусные морозы, но я не помню случая, чтобы у нашей полуторки радиатор замерз или она не заводилась утром.

Во время боя у села Спас-Помазкино Павел Касаткин и я ползли рядом с бойцами. Камеры замерзали, и мы, лежа на снегу, обогревали их под полушубком. Когда немцы были выбиты из села, а у нас кончилась пленка, замерзла не только аппаратура, мы сами превратились в сосульки. Шишко должен был ждать нас далеко от места боя, за бугром. И вдруг мы увидели в низине у самого села, куда еще долетали случайные снаряды, знакомый дымок над трубой, торчащей из кузова полуторки. Нас ожидал не только теплый дом на колесах, но и обед, разогретый на походной печурке.

Не раз Шишко подвозил нас к передо-

вым частям, ведущим бой. Мы колесили по дорогам и без дорог, пересекали реки рядом с провалившимися под лед машинами. И если в тот, один из самых тяжелых периодов войны, Павел Касаткин и я снимали много и остались целы, то в этом огромная заслуга нашего боевого соратника, смелого и преданного товарища, шофера-виртуоза Павла Шишко.

Последний фильм

В конце войны я работал в паре с кинооператором Григорием Могилевским. Мы с ним снимали на Воронежском и Первом Украинском фронтах, прошли через многие испытания и вот теперь оказались в Германии.

Нас разбудила беспорядочная стрельба. Одиночные выстрелы сменялись автоматными очередями, стрельба то отдалялась от нас, то приближалась к самым окнам. Одеться и сбежать со второго этажа было делом одной минуты. Я открыл наружную дверь и остановился в недоумении.

Бойцы и офицеры без остановки палили в воздух. Было утро 9 мая 1945 года. Через мгновение мы присоединились к этому стихийному салюту Победы.

Мы были уверены, что в этот день нам придется снимать только митинги и ликование, но начальник фронтовой киногруппы Михаил Ошурков встретил нас словами «Немедленно выезжайте, вот по этой дороге, на юг, к Рудным горам, постарайтесь догнать танкистов и двигайтесь вместе с ними».

И вот мы снова мчимся по фронтовой дороге, в сторону Праги. Наш шофер — звали его Виктором, а фамилию я не запомнил — был похож на Павла Шишко, такой же худенький, небольшого роста, с такими же быстрыми озорными глазами, а его полуторка, прошедшая тысячи километров фронтовых дорог, скрипела и стонала на каждом ухабе. Мы обогнали одну танковую колонну, другую, одолели перевал, дорога пошла вниз, и тут, на крутом повороте не сработали тормоза, машину понесло в сторону, она съехала в овраг и перевернулась бы, если бы кузов не уперся в толстый ствол старой сосны.

Мы выкарабкались из машины и вышли на дорогу. Танки проносились мимо, не останавливаясь. Некоторое время еще слышался шум удаляющихся грозных машин, затем стало тихо. «Самим нам отсюда не выбраться, — сказал Виктор. — Но я помню, мы обогнали колонну грузовых машин. Вряд ли они свернули куда-нибудь. Надо ждать». И спустился к полуторке выяснять размер повреждений. А мы остались на дороге.

Шум приближающейся машины раздался, однако, не со стороны перевала, а снизу. Из-за поворота выскочил автомобиль странной формы, большой, широкий, с угловатым сверкающим кузовом. Подъехав к нам почти вплотную, он остановился, и из кабины легко спрыгнул на землю немец, видимо офицер, по его растерзанному виду это не сразу можно было определить.

На мгновение мы растерялись, но когда он вытянулся перед нами и словно пароль произнес «Гитлер капут», — все стало ясно. «Что везете?» — спросил по-немецки Могилевский. Офицер повернулся в сторону машины, что-то крикнул, и из кузова вылезло еще несколько немцев, похожих на солдат, вид у них был такой же жалкий. «Оружие есть?» — продолжал спрашивать Могилевский. Немец отрицательно покачал головой. «Куда направляетесь?»— «В плен».

Мы переглянулись. Жалкий вид фашистов никак не монтировался с шикарной машиной. Мы поняли, что имеем возможность это несоответствие исправить. «Сразу за перевалом контрольный пункт, там и плен. Дойдете пешком», — Могилевский произнес это тоном приказа. И фашисты его поняли, забрали свои рюкзачки, построились и затопали к перевалу. К нам подошел Виктор с автоматом в руках. «А я на всякий случай следил за ними, мало ли что могут отколоть, — улыбаясь, он кивнул в сторону удаляющихся: — Дисциплиночка что надо, топают исправно!»

Машина оказалась удивительной — ее кузов был сделан из плексигласа, проложенного прессованной пробкой. Изнутри на крышу вела лесенка, площадка на кузове была жесткой, как будто специально приспособленной для киносъемки с верхних точек. Комфортабельной, широкой была шоферская кабина. Виктор быстро разобрался во всех рычагах и кнопках, машина легко набирала скорость, шла мягко, как легковая, и имела сильные тормоза.

Позже один из чехословацких инженеров рассказал нам, что эта машина была изготовлена по заказу Роммеля, воевавшего в Африке. Но к этому времени армия Роммеля была уже разгромлена, и машина застряла в Европе.

Мы тогда не задумывались над этими деталями и не интересовались родословной нашего приобретения, ясно было, что оно нам подходит, и это главное. Быстро перенесли наши пожитки и хотели трогаться, но Виктор заартачился: «Что вы! Я на своей «старушке» из-под самой Москвы езжу и чтобы так, на чужой земле ее бросить, — нет уж!»

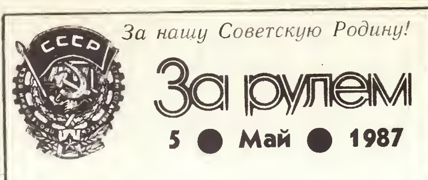
Переубедить Виктора мы не смогли. Пришлось вытащить полуторку из оврага и подцепить на буксир. За руль ее сел Могилевский, и мы тронулись в дальнейший путь.

В первом же городке нас окружили восторженные жители, проводили до автомастерской, и чех-механик занялся осмотром полуторки. «Я приведу ее в полный порядок», — пообещал он и свое обещание выполнил. На обратном пути из Праги в Дрезден Виктор забрал отремонтированный «газик».

В этом городке мы сняли эпизод допроса группы немецких генералов. А затем, освобожденная от буксира, наша новая машина легко набрала скорость, и к вечеру мы добрались до Праги. На ее окраине еще огрызались фашистские фанатики, загнанные на чердаки и крыши, а в центре улицы были заполнены ликующим народом. И лишь портреты в траурных рамках, выставленные прямо на тротуарах, напоминали о только что прошедших боях, о патриотах, отдавших жизнь за освобождение чехословацкой столицы.

С удобной площадки на крыше нашей машины мы снимали ликующую Прагу, митинги, парады. В Праге же встретились со многими нашими товарищами из соседних фронтовых киногрупп, здесь под руководством кинорежиссера И. Копалина завершились съемки полнометражного фильма об освобождении Чехословакии. Последнего фильма о войне и на войне.

Т. БУНИМОВИЧ,
кинооператор, дважды лауреат Государственной премии



За нашу Советскую Родину!

За рулем

5 ● Май ● 1987

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

НАША ОБЛОЖКА

До недавнего времени советская автомобильная промышленность не выпускала одновременно модификаций базовой модели с двумя и четырьмя боковыми дверями. «Запорожцы» и «нивы» были двухдверными, «жигули», «москвичи», ИЖи и «волги» — четырехдверными. Теперь Волжский автомобильный завод сделал еще один шаг в сторону расширения ассортимента предлагаемых автомобилистам машин.

Новой модели ВАЗ—2109, представляющей собой переднеприводный автомобиль на базе ВАЗ—2108, только с пятидверным кузовом типа «хэтчбек», посвящена обложка этого номера и статья на стр. 10.

Первая партия этих машин сошла с конвейера в декабре прошлого года. Непрерывный серийный выпуск развертывается со второго квартала нынешнего года. Коллектив предприятия взял на 1987 год социалистическое обязательство: к 250-летию г. Тольятти освоить промышленное производство автомобилей ВАЗ—2109 и выйти на темп выпуска 50 штук в сутки и к 70-летию Великого Октября изготовить их не менее 10 тысяч.

Суточный темп производства всех моделей автомобилей на ВАЗе в первом квартале составил около 2600. Из них доля каждой модели составляла: ВАЗ—21013 от 13 до 15%, ВАЗ—2104 около 7%, ВАЗ—2105 от 10 до 13%, ВАЗ—2107 от 11 до 13%, ВАЗ—2108 от 13 до 16%, ВАЗ—2121 от 9 до 10% и на наиболее массовую модель ВАЗ—2106 и ее модификации ВАЗ—21061 и ВАЗ—21063 приходилась остальная часть выпускаемых машин.

За минувший год в целом предприятие изготовило 724 740 автомобилей, из которых 3540 сверх плана.

ПЕРВЫЙ ПОВОРОТ

Автошкола на пути перестройки

В тот день утро в тарской автошколе ДОСААФ началось как обычно. Мастера производственного обучения вождению собрались вместе задолго до первого звонка и теперь заканчивали приготовления к занятиям, обменивались мнениями по поводу изменений в учебных маршрутах, направленных на усложнение дорожной обстановки, усиление практической выучки.

Анатолий Плахин, который вел хозрасчетную группу, рассказывал о последних дорожно-транспортных происшествиях в городе — он по дороге на работу успел изучить стенд около отделения ГАИ. И эта тема привлекла всеобщее внимание, в ее обсуждение втянулись все присутствующие.

Когда в комнату вошел Анатолий Иванович Архипов, заместитель начальника школы по учебно-воспитательной работе, страсти уже успели накалиться. Мнение большинства сводилось к тому, что главную опасность представляют владельцы личных автомобилей, и особенно те из них, кто за рулем первый год.

Плахин с этим не соглашался.

— Вас послушать, так выходит, что вы учите хорошо, а мы — плохо! — горячился он. — А ведь все знают: даем полностью все, что положено по программе, вкладываем в дело всю душу...

Приход Архипова оказался кстати. С его мнением считались. И все повернулись к нему.

Архипов оглядел присутствующих, на секунду задумался, улыбнулся каким-то своим мыслям. Потом достал из кармана конверт, взвесил его на ладони, разгладил.

— Дело не в том, я думаю, какой водитель совершил аварию, — начал он, — это может быть и военный паренек, и гражданский. Дело, видимо, в том, как мы его учили и чему учили.

Заметив протестующие выражения лиц, Анатолий Иванович поднял руку, прося не перебивать, и продолжал:

— Вы правильно говорили: отдаем мы им все, что положено по программе. Но программы-то составляли живые люди. Составляли не сегодня и не вчера. Составляли, закладывая в них собственные взгляды, оценки и... ошибки. Сейчас это уже очевидно. Стало быть, само по себе слепое следование программам не может служить доказательством того, что мы учим хорошо. Надо вводить поправки на сегодняшнюю обстановку, на уроки, которые дает жизнь.

К примеру, возьмем такие водительские качества, как расторопность, реакция, умение быстро ориентироваться в обстановке. Вряд ли кто станет оспаривать, что они решающим образом сказываются на безопасности движения. А учим ли мы этому специально? Нет! Разве что при случае кто-то вскользь об этом обмолвится. И выходит, что если есть в человеке от природы такие качества — хорошо, его счастье, нет — извини, мы тут ни при чем.

Вчера с этим как-то еще можно было мириться. Сегодня — нет. Наши выпускники проверены уже не только мирными, но и военными дорогами, дорогами Афганистана. И теперь они говорят о том же. Вот это письмо, — и Анатолий Иванович показал всем конверт, — прислал Николай Кондратьев. Помните его, Андрей Андреевич? — обратился он к мастеру Новгородцеву. — Он вас помнит хорошо, передает привет. Вот что пишет Николай:

«Спасибо нашему доброму наставнику. Знали бы вы, сколько раз я вспоминал его здесь! Помню, как поначалу удивлялся его назойливости — он заставлял меня называть все знаки, которые только что проехали, марку автомобиля, с которым разминулись... Ну зачем мне это, — думал я. Потом понял: он ведь мою наблюдательность тренировал! И как же это пригодилось мне тут, на горных дорогах Афганистана. Помню, учил он меня быстро принимать решения, за рулем не расслабляться, находиться всегда в готовности к действию. Даже вводные давал и проверял, как быстро я их выполняю. И это мне тоже пригодилось. Может быть, потому и сам живым остался и товарищей спас. Пусть он и с других семь потов сгоняет — но учит только так!»

— Вот вам и ответ на ваш спор, — пряча письмо в карман, резюмировал Архипов. — Часы часами, программа программой, но каждый мастер, обучая другого человека своей профессии, должен еще подумать о том, как передать ему опыт безаварийного вождения, как научить его предвидеть развитие событий, программировать свое поведение в критических ситуациях. Будете делать это на каждом уроке вождения — добьетесь цели. Прав, выходит, солдат — надо до седьмого пота ребят гонять. Только за такое учение они нам скажут спасибо.

Прозвенел звонок, как бы подводя черту под разговором. Мастера разошлись. А Архипов еще не раз в течение дня возвращался к нему.

Конечно же, школа делает немало для воспитания хороших водителей. Обучение — это само собой. Но даже ветеранов на «уроки мужества» приглашают с выбором: бывших военных шоферов, орденоносцев-«афганцев». Таких, как Алексей Матвеевич Фомин — участник еще хасанских боев, прошедший всю Отечественную. Когда он рассказывает, как уже в Берлине, доставляя снаряды, напоролся на набережной на мальчишку-«фаустника», как спасли его быстрота реакции и умение бросить машину в головокружительный зигзаг — это ли не вклад в дело безопасности.

Или таких, как майор Николай Звягинцев, приехавший в короткий отпуск. Его новенькая медаль «За боевые заслуги», полученная за заслуги, и именно боевые, в Афганистане, красноречиво подтверждала слова о необходимости постоянной готовности к действию.

— Есть в армии такое правило, — говорил Звягинцев, стоя перед притихшим классом, — по предварительной команде «взвод» или «отделение» солдаты, стоящие в строю, подаются вперед, переносят центр тяжести на носки и тем принимают положение, наиболее удобное для быстрейшего выполнения любой следующей команды, какая бы ни последовала. Думаю, водитель должен постоянно находиться в таком «взведенном» состоянии, иначе он просто не сможет что-то сделать, просто не успеет собраться. Это, конечно, трудно, но никто ведь и не говорит, что у шофера легкий труд и сладкий хлеб.

Вспоминал об этом Архипов и думал: нет, с какой стороны ни смотри, вроде все в тарской школе делается как надо, чтобы водитель был готов к встрече с дорогой и с его величеством Случаем. Все, что делалось и раньше.

Но может этого теперь мало? Ведь сам же утром сказал, надо вводить поправку на сегодняшнюю обстановку. Какую поправку?

Может посмотреть, как занятия спортом влияют на показатели в учебе? А что, мысль, вроде бы, продуктивная. Спорт — это быстрота реакции, это выносливость, это, в конце концов, меньшая утомляемость. Почему бы не сопоставить, скажем, успехи ребят в вождении: тех, кто занимается спортом, и тех, кто его игнорирует. Любопытные бы выводы, наверное, получились! Впрочем, даже не выводы, в них нет сомнения, скорее — доводы. Доводы в пользу спортивных занятий.

Надо это обдумать, посоветоваться, удовлетворенно отмечает про себя Архипов. И тут же вспоминает, что кто-то из мастеров недавно обронил вскользь соображение о гарантиях школы. Дескать, было бы очень неплохо делать в водительском удостоверении отметку: «обучен в такой-то школе». Тогда за аварии, в которых оказался повинен такой водитель в первый год своей шоферской деятельности, в какой-то мере несла бы ответственность и школа. Это, понятно, повысило бы авторитет, честь «фирмы». А вопрос о формах ответственности можно бы обсудить: дать ли дополнительный курс обучения, проработать ли эту аварию со всеми учениками.

Обучение водительскому делу в школе ДОСААФ — это первый крутой поворот в жизни ребят, вчерашних школьников. Сколько их, таких поворотов, будет впереди! И так бы хотелось, чтобы ребята одолели их безопасно, профессионально. Но первый — всегда первый. И за него отвечает школа. Должна отвечать, — так считает Анатолий Иванович Архипов.

Н. БЕЛОУС,
член президиума
ЦК ДОСААФ СССР

Омская область,
г. Тара

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДОСААФ

«ДЕСЯТЬ ЧАСОВ НА СОРИНКУ В ЖИКЛЕРЕ»

Редакции отвечают Минавтопром и «АвтоВАЗтехобслуживание»

Такой материал был опубликован в сентябрьском номере журнала за прошлый год. В нем говорилось о том, что существующая система приемки машины на СТО и порядок оформления документации настолько громоздки и неудобны, что зачастую отнимают у клиентов, да и у самих работников сервиса неоправданно много времени. В результате даже на самый незначительный ремонт, требующий буквально нескольких минут внимания квалифицированного специалиста, автолюбители тратят многие часы. Притом, судя по редакционной почте, это явление повсеместное, волнующее многих наших читателей. Редакция получила ответ начальника Главного управления по ремонту и техническому обслуживанию автомобильной техники Минавтопрома СССР А. Буравчикова. Приводим его с незначительными сокращениями.

«Министерством автомобильной промышленности рассмотрены вопросы, поднятые в статье «Десять часов на соринку в жиклере».

Сообщаемые владельцами автомобилей недостатки в вопросах организации производства и культуры обслуживания, к сожалению, еще имеют место на предприятиях системы «АвтоВАЗтехобслуживание». Нарушением является то, что при оформлении автомобилей в ремонт у владельцев изымаются технические паспорта, что противоречит «Правилам предоставления и пользования услугами СТО».

Продолжает оставаться узким местом на СТО участок приема автомобилей, где тратится много времени на оформление документации и осмотр, а также наличие на СТО одного участка мойки, которая используется как технологическая и коммерческая, сдерживая процесс прохождения автомобиля в ремонтную зону. В значительной мере низкая организация производства на отдельных предприятиях и отсутствие должного контроля за загрузкой производственных участков влияет на длительность сроков исполнения заказов.

Министерством намечено провести ряд организационных и технических мероприятий. Так, в разрабатываемых типовых проектах СТО предусматривается организация отдельных участков по мелкому ремонту с упрощенным оформлением документации. На действующих СТО, где позволяет производственная площадь, осуществляется перепланировка участков мелкого ремонта с целью создания максимума удобств владельцам автомобилей.

В целях совершенствования организации технического обслуживания и ремонта автомобилей филиалом НАМИ совместно с производственными подразделениями Минавтопрома СССР в текущем году разрабатывается новое положение «О техническом обслуживании и ремонте автомобилей, принадлежащих гражданам».

В частности, предполагается увеличить сроки гарантии на ремонтные работы, пересмотреть категории лиц, пользующихся льготами, усилить ответственность должностных лиц за культуру и качество обслуживания автовладельцев.

С целью сокращения потерь времени владельцев транспортных средств планируется переработать формы документации, приспособив их к механизированной обработке, а также на ряд услуг разрабатываются талоны, исключающие процесс заполнения заявок, заказ-нарядов и др.

В соответствии с утвержденным Законом об индивидуальной трудовой деятельности министерство планирует организовать выполнение мелких видов работ силами надомников на договорной основе. Хорошим подспорьем станет такой вид услуг, как участки самообслуживания, где владелец транспортного средства за минимальную плату сможет своими силами произвести мелкий ремонт, оплата которого также будет осуществляться по талонам.

В развитии производственных мощностей министерство идет по пути как строительства СТО на 10—20 рабочих постов в больших индустриальных городах, так и на 4—6 постов в небольших поселках и на оживленных магистралях. Всего будет построено в двенадцатой пятилетке 380 станций по ТО и ремонту.

В настоящее время производится расширение пунктов по ТО и ремонту при автостоянках и в кооперативных гаражах, что позволит приблизить автосервис к непосредственным потребителям — владельцам автомобилей. К сожалению, эта работа сдерживается тем, что зачастую стоянки и кооперативные гаражи находятся в ведении обществ автомотолюбителей, которые не всегда предоставляют предприятиям «Автотехобслуживания» возможность организации таких пунктов.

На целом ряде других предприятий «Автотехобслуживания» проводится эксперимент по внедрению абонементного обслуживания, заключению договоров с предприятиями по организации на их территории пунктов ТО и ремонта, привлечению труда надомников и других видов и форм обслуживания».

Мероприятия, о которых информирует журнал и читателей А. Буравчиков, как нам представляется, могут помочь решению проблем, о которых говорилось в журнальной публикации. Вопрос в том, насколько полно и точно в них будут учтены интересы клиентов и как скоро планы Минавтопрома станут реальностью, доступной каждому автолюбителю. Основа для этого есть — приняты необходимые решения на государственном уровне. Дело за инициативой и деловитостью ведомств, которым вменено в обязанность заниматься автосервисом. О том, как будут идти дела в этом направлении, в том числе по тем конкретным позициям, которые назвал А. Буравчиков, «За рулем» будет информировать читателей.

А теперь приведем, также с некоторыми сокращениями, полученный редакцией ответ директора регионального объединения «АвтоВАЗтехобслуживание» по г. Москве и Московской области Е. Фролова относительно конкретных фактов, о которых говорилось в корреспонденции.

«Статья в журнале № 9 за 1986 год «Десять часов на соринку в жиклере» обсуждена в коллективах всех центров регионального объединения «АвтоВАЗтехобслуживание» по г. Москве и Московской области, а также на совете директоров объединения. Критика по поводу низкой организации производственного процесса мелкого ремонта на московском городском центре (Строгино) признана правильной.

За низкую организацию производства, непроизводительные потери рабочего времени ремонтного персонала, низкую трудовую дисциплину и культуру обслуживания директору МГЦ-3 т. В. Гудову объявлен выговор. Руководящие работники центра за указанные упущения лишены полностью месячной премии. Московским городским центром № 3 (Строгино) издан приказ, определяющий ответственность руководящих работников центра за четкую организацию работ, повышение культуры обслуживания владельцев автомобилей.

В целях сокращения потерь времени владельцами автомобилей на устранение незначительных поломок региональным объединением определен перечень неисправностей автомобилей трудоемкостью до 0,5 часа, который доведен до каждого центра.

Издан приказ № 273 от 22 октября 1986 года, которым определен порядок приема автомобилей в мелкий ремонт, предусматривающий возможность устранения дефектов на специально отведенных участках или постах без мойки автомобиля (если автомобиль чистый).

Следует, однако, отметить, что фирменная система технического обслуживания автомобилей «АвтоВАЗтехобслуживание» создана в первую очередь для обеспечения гарантийного ремонта автомобилей и анализа их технического состояния в гарантийный период эксплуатации. Поэтому владельцы гарантийных автомобилей пользуются преимущественным правом устранения дефектов. При наличии свободных мощностей станции технического обслуживания ВАЗа после удовлетворения потребности в гарантийном ремонте принимают в ремонт автомобили, находящиеся за пределами гарантийного срока.

Выполнение заявочного ремонта и технического обслуживания негарантийных автомобилей в г. Москве осуществляют в основном станции производственного объединения «Мосавтотехобслуживание».

ПОДУМАЕМ О СВЕРХМАЛЫХ

Статистика свидетельствует, что семьи из двух или трех человек составляют в нашей стране около 66%. С этим, по-видимому, связан повышенный интерес к малоразмерным индивидуальным автомобилям: ведь для малых семей, особенно молодых, полноразмерные четырех-пятиместные модели дороги, высоки расходы на их эксплуатацию. Да и с позиций общественных нерационален увеличенный удельный (на человека) расход конструкционных и эксплуатационных материалов на эти машины, повышенные объемы вредных выбросов, а также большая площадь, которую они занимают на дороге и во время стоянки. Решить проблему, создав экономически выгодный двух-трехместный автомобиль на базе четырех-пятиместного, к сожалению, невозможно, поскольку такие маломестные машины по своей конструктивной массе, лобовой площади и расходу топлива практически не отличаются от базовых. Поэтому конструкторы поступают иначе: образно говоря, делят обычный автомобиль пополам — либо вдоль, либо поперек, как правило, отказываясь от использования автомобильных агрегатов. При «поперечном делении» (с расположением двух пассажиров рядом) возможно создать четырех-, иногда трехколесные модели длиной 2,0—2,5 метра. Верхний предел размеров имеет, например, отечественная мотоколяска СЗД с деформированным и модернизированным двигателем мотоцикла «ИЖ-Планета». Подобные микроавтомобили получили спрос среди людей старшего возраста (около 57 лет) в странах Западной Европы, особенно во Франции и Италии.

Популярность микроавтомобилей объясняется в значительной степени и тем, что во Франции, например, эксплуатировать двухместные машины с конструктивной скоростью не более 45 км/ч и бензиновым 50-кубовым двигателем или иным мотором мощностью до 4,5 кВт можно без водительского удостоверения. Нет необходимости и в уплате налога, и обязательной страховке, размеры которой здесь в среднем выше годовых расходов на бензин. Эксплуатация их на улицах городов и магистральных дорогах, однако, запрещена.

Покупатели микроавтомобилей — люди старшего возраста, способные приобрести одну машину, редко выезжающие в другие районы большого города, за его пределы, часто проживают в небольших городах. Во Франции спрос у такого контингента покупателей стимулировал выпуск до 20 тысяч микроавтомобилей в год (меньше 1% общего выпуска автомобилей) в период пика с последующим снижением объемов производства примерно вдвое. Цена микроавтомобиля соответствовала четырех—шестимесячной средней зарплате (верхний предел относится к дизельным микроавтомобилям) и изменялась в сторону увеличения. Более дешевые, но менее доброкачественные машины перестали выпускать.

За последние годы микроавтомобили существенно преобразились: применявшиеся ранее бензиновые двигатели (50 см^3) почти полностью вытеснены деформированными по оборотам одноцилиндровыми дизелями рабочим объемом 300—500 см^3 и массой около 40 кг. Различные варианты таких моторов очень широко распространены в Европе. По сравнению с 50-кубовыми они имеют значительно больший, плавно изменяющийся крутящий момент, повышенный ресурс и расходуют примерно вдвое меньше топлива. На автомобили с дизельными двигателями до 300 см^3 «права» также не нужны, с двигателями 400—500 см^3 — требуются такие же, как для легких мотоциклов. Один из наиболее известных изготовителей таких моторов — итальянская фирма «Ломбардини».

Оценить реальные возможности микроавтомобилей помогли проведенные в НАМИ при участии автора испытания французской машины «Лижье-ЖС6» с двухтактным двигателем (50 см^3, 5,5 л. с./4 кВт, или 110 л. с. с литра рабочего объема). Благодаря известности фирмы, строящей гоночные машины формулы 1, ее микроавтомобили являются одними из самых ходовых во Франции. Сиденье для двух человек расположено над двигателем, который через два клиноременных вариатора (последовательно), шестеренный редуктор с передачей заднего хода и полуоси приводит задние колеса (4,00—8 дюймов). У машины независимая подвеска всех колес, гидравлические тормоза с двухконтурным приводом, реечный руль.

Микроавтомобиль испытывался зимой в Москве, включая ее центр. Средняя скорость составила 22 км/ч, расход топлива 6,6 л/100 км. «Лижье» из-за малой скорости и вялого разгона часто становился помехой для других участников движения. Из этого следовал вывод, что подобная модель не пригодна в качестве специальной городской машины и без больших помех может использоваться лишь как внутрирайонный транспорт. Увеличение же мощности двигателя с целью улучшить динамику нерационально вот почему. Приобретая динамические и скоростные качества, необходимые для городской езды, микроавтомобили становятся вполне подходящими и для езды за городом. Однако поездки на большие расстояния предполагают экономичность, которой при движении по шоссе на этой машине нельзя достичь из-за очень плохой аэродинамики. Практика подтверждает это: микроавтомобили с более мощными двигателями, например «Лавиль» (бензиновый, 350 см^3, 15 л. с./11 кВт), распространения не получили.

Однако неверно, на наш взгляд, утверждать, что такие машины (при очевидных недостатках) не нужны вовсе. Сравнивая их, например, с намеченной к производству «Окой», стоит отметить, что микроавтомобиль, имея примерно вдвое меньшие массу и конструктивную скорость, при наезде на препятствие будет обладать энергией удара (учитывая ее квадратичную зависимость от скорости) примерно на порядок (в 10 раз) меньшей. Они могут найти пусть довольно узкий, но свой, устойчивый сектор рынка, в частности, обеспечивая нужды инвалидов и людей старшего возраста. Видимо, для них целесообразно одновременно выпускать как микроавтомобили современного образца, так и обычные легковые, предоставляя возможность выбора машины в каждом отдельном случае.

Говоря о сегодняшних микроавтомобилях, стоит вернуться к преимущественному применению на них дизелей.

Это — явление не случайное. Выше отмечено, что увеличивать мощность и максимальную скорость таких автомобилей нецелесообразно; в то же время для получения достаточного моторесурса и надежности двигатель должен иметь относительно большой рабочий объем. Деформирование для этих целей четырехтактных, а тем более двухтактных бензиновых моторов рабочим объемом 250—350 см^3 делает их малоэкономичными, ухудшает характеристику крутящего момента. Дизели в этом случае в экономичности и крутящем моменте не теряют.

Выше мы охарактеризовали микроавтомобиль как своего рода частное от деления пополам обычного автомобиля. Все сказанное относилось только к делению поперек. Но есть и второй способ деления — вдоль, когда пассажиры сидят друг за другом. С такой схемой, однако, плохо сочетаются четыре колеса, расположенные по-автомобильному: лобовая площадь их обтекателей и связывающих с кузовом элементов велика, вследствие чего сильно снижается преимущество от малой лобовой площади кузова при посадке пассажиров друг за другом. Поэтому такие машины большей частью трехколесные и имеют собственное название — трициклы. Они могут быть несимметричными и симметричными — с двумя колесами впереди и одним сзади или наоборот. Ведущими обычно делают пару поперечно расположенных колес или одно заднее, очень редко — одно переднее.

Для трициклов оптимальна, как показы-

«Арола-14» (Франция). Двухместная машина длиной 2 м с кузовом из стеклопластика. Масса — 190 кг. Двигатель — двухтактный, 49 см^3. Трансмиссия — клиноременный вариатор. Цена автомобиля такая же, как у «ФИАТа-панда» («За рулем», 1980, № 12). Ведущие колеса — задние. Радиус поворота — 3 м. Возможна установка дизеля (300 см^3).



«Лавиль-сити» (Италия). Один из самых мощных и скоростных «карликов». Двигатель — двухтактный, 246 см^3, 12 л. с./8,8 кВт. Трансмиссия — четырехступенчатая. Масса в снаряженном состоянии — 340 кг. Длина — 2050 мм. Радиус поворота — 3,2 м. Наибольшая скорость — 70 км/ч. Эксплуатационный расход топлива — 5 л/100 км.



ПОИСКИ, ИДЕИ, РАЗРАБОТКИ

вает инженерный анализ, несимметричная схема расположения колес, близкая к мотоциклу с коляской. Она дает возможность совместить два условия: высокой устойчивости против опрокидывания и использования одного ведущего колеса, что, в свою очередь, требует достаточно большой доли нагрузки на него. Лучшая устойчивость такой конструкции по отношению к мотоциклу с коляской достигается низкой (автомобильной) посадкой пассажиров, а также смещением центра масс ближе к боковому колесу благодаря иному, чем у мотоцикла, расположению агрегатов и некоторой разгрузке переднего колеса. Реально при колее 1100—1200 мм получить с полной нагрузкой такую же устойчивость против опрокидывания, как у городского автобуса или грузовика.

Еще одно преимущество несимметричного трицикла в том, что он способен двигаться по колее от грузовых автомобилей: переднее колесо и заднее попадают в одну ее часть, а боковое — в другую, это важно при езде по грунту, грязи, снегу и т. д. По такой схеме автором разработан трицикл, на который выдано свидетельство на изобретение (SU 1221017A).

В отличие от микроавтомобилей, описанных выше, у несимметричного трицикла почти вдвое меньшая лобовая площадь, совершенные аэродинамические формы, обеспечивающие коэффициент сопротивления воздуха до 0,15. Заметим, что у лучших современных легковых автомобилей этот показатель равен 0,28—0,3, у экспериментальных автомобилей и самолетов с выпущенным шасси — до 0,15, у микроавтомобилей — 0,6 и более. Такие машины могут быть одновременно динамичными и экономичными, удобными как для городских, так и для туристских поездок и завоевать широкий спрос у молодых малосемейных и несемейных покупателей.

В последние годы крупные фирмы за рубежом разработали целый ряд трициклов. Это «Кокпит» европейского «Форда», «Линмэшин» — «Дженерал Моторс», последняя новинка «Фольксвагена» — «Скутер». Причина того, что работа над трициклами не вышла из экспериментальной стадии, возможно, в том, что фирмы не нашли еще оптимальную несимметричную схему, которая хорошо известна в мотоциклостроении (по мотоциклам с коляской), но совершенно непривычна для конструкторов автомобильных фирм.

Задача, поставленная перед нашим автомобилестроением, — создать образцы автомобилей, которые задавали бы тон на мировом уровне, — должна решаться в разных направлениях. Одно из них, где зарубежные фирмы пока еще не вложили значительных средств и поэтому шире поле для соревнования на равных, — это создание трициклов. Для решения такой задачи совершенно необходимо активнее участвовать в различных автомобильных и мотоциклетных состязаниях на мировой арене.

Подчеркну, наша страна идет на первом месте в мире по производству средних и тяжелых мотоциклов с боковым прицепом, а также грузовых мотороллеров. В настоящее время спрос на средние мотоциклы с коляской несколько падает, частично в результате приобретения вместо них автомобилей, в том числе подержанных. Подобное вытеснение малоразмерных транспортных средств едва ли экономически оправдано. Предотвратить падение спроса можно, создав современные, комфортабельные и экономичные образцы трициклов.

О праве на жизнь заявляет и еще один способ деления автомобиля вдоль. Сначала «Хонда», а потом и «Тойота» в Японии построили экспериментальные автомобили из двух «половинок», которые могут функционировать как совместно, так и раздельно. В основе этих работ — мысль о необходимости лучше использовать вместимость автомобиля и вложенные в него материалы. В настоящее время мировой парк насчитывает около полумиллиарда автомобилей, причем в урбанизированных районах развитых стран обеспеченность ими доходит до одного на двух жителей. Очевидно, что при этом значительная часть массы автомобиля и эксплуатационных материалов расходуется вхолостую.

При росте благосостояния развивающихся стран в ближайшие десятилетия, как считают демографы и социологи, можно ожидать роста народонаселения до 10 миллиардов человек, автомобильного парка — до 5 миллиардов единиц. Такое громадное количество автомобилей, подавляющая часть которых легковые, естественно, не может быть целиком традиционного типа. Упомянутые работы «Хонды» и «Тойоты» — один из шагов, которые могут облегчить сложности, неизбежные при значительном увеличении автомобильного парка.

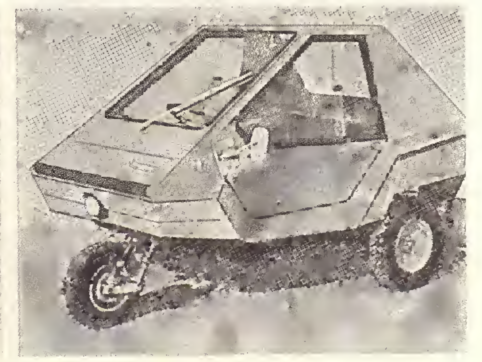
Подытоживая сказанное, подчеркнем, что дальнейшее развитие автомобилизации в нашей стране необходимо связывать не только с насыщением рынка полноразмерными машинами. Свою роль в более полном удовлетворении запросов разных групп покупателей могут сыграть и транспортные средства нетрадиционного типа — микроавтомобили и трициклы. К необходимости уделить больше внимания их разработке, оценке потенциального спроса и другим проблемам хотелось бы привлечь внимание данной статьей.

Ю. КРАСИН,
инженер

«Лижье-ЖС6» (Франция). Автомобиль с несущим стальным кузовом. Двигатель — двухтактный, водяного охлаждения с электростартером, 49 см³, 5,5 л. с./4 кВт. Масса в снаряженном состоянии — 263 кг. Длина — 1970 мм. Радиус поворота — 3,5 м. Наибольшая скорость — 45 км/ч. Эксплуатационный расход топлива — 6,6 л/100 км.



«Чарли» (Италия). Трехколесная машина — одна из 14 модификаций, выпускаемых фирмой «Олл-Карс». Оснащается двигателями рабочим объемом от 50 до 250 см³, включая дизели. В зависимости от модели двигателя применяются либо четырехступенчатая коробка передач, либо клиноременный вариатор.



Авторы журнала



АЛЕКСАНДР ЗАХАРОВ

Четвертая страница обложки «За рулем» давно уже стала своего рода портретной галереей автомобилей, преимущественно отечественных, вошедших в историю. Пошел одиннадцатый год, как Александр Николаевич Захаров в начале месяца приносит в редакцию два очередных рисунка для серии «Из коллекции «За рулем».

«Расскажите о Захарове, о том, как он работает». Такие просьбы встречаются в редакционной почте. Ну что ж. Рисовать автомобили, самолеты, танки Саша Захаров начал в детстве. Одновременно со средней школой окончил городскую детскую художественную школу.

Он мог бы писать пейзажи и портреты, но предпочел автомобили — гоночные, спортивные, старинные. Почему автомобили захватили его сердце? Трудно назвать причину, куда проще сказать о последствиях. Это и раннее увлечение автомодельным спортом — Захаров дважды был серебряным призером первенства страны. Это и интерес к спортивной технике — еще будучи механиком автоспортивной команды МАДИ, Захаров смог познать гоночные машины изнутри. И вполне естественно, что он поступил учиться в московский автодорожный институт. Учился вечерами, днем — работал. На последних курсах он отдал предпочтение специальности «Автоспорт». Курс конструкции и расчета гоночных автомобилей в 1972 году там читал Л. Шугуров. Преподаватель и студент быстро установили общность взглядов на автомобиль и автоспорт, на проблемы их эволюции. Знакомство вылилось в многолетнее сотрудничество при работе над исторической серией «За рулем».

Потом А. Захаров работал дизайнером во Всесоюзном НИИ игрушки, начал иллюстрировать исторические серии в журналах «Техника — молодежи», «Автоэкспорт информирует», оформлять книги по истории авиации, автомобильному спорту, военным специальностям.

Александру Николаевичу сейчас 37 лет. Многие его считают мэтром — выполненные им рисунки автомобилей изящны и как-то легки. Он не только видит в объекте изображения любимую модель, но и привносит в рисунок свое отношение к ней. Художник скрупулезно точен в передаче технических деталей, цвета, игры света. Как удалось выработать в себе такое видение, натренировать руку и глаз? Только кропотливым трудом, помноженным на интерес к автомобилю вообще, на глубокое знание его истории, на постоянный поиск новой информации. В этом — секрет его успеха.

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

«БРОНЯ КРЕПКА И ТАНКИ НАШИ БЫСТРЫ...»

Пятьдесят лет назад, 9 мая 1937 года, Президиум Центрального совета Осоавиахима принял постановление «О подготовке танкистов (танкетчиков) из числа трактористов, комбайнеров, механиков и водителей автомобилей, работающих в сельском хозяйстве».

Один из зачинателей этого движения бригадир якушинской МТС Куйбышевской области делегат чрезвычайного VII Всесоюзного съезда Советов Д. Матросов говорил: «Мы хотим, чтобы все трактористы не только нашей МТС, но и всей области были готовы в любую минуту пересесть на танк и дать сокрушительный отпор врагу, если он осмелится угрожать нашей свободе».



Многие тысячи комбайнеров, трактористов и механиков откликнулись на призыв оборонного Общества, по 2—3 часа в неделю осваивали основы танковой специальности, знакомились с устройством бронетанковой техники, были частыми гостями танковых подразделений.

Красная Армия направила для их обучения легкие танки МС—1. Интересно, что первые тридцать танков этого типа были построены на средства Осоавиахима и уже в 1929 году 7 ноября участвовали в параде на Красной площади в Москве.

В 30-е годы на таких боевых машинах прошло обучение целое поколение сельских механизаторов, которые влились в состав наших танковых частей и подразделений, доблестно сражавшихся с фашистскими захватчиками.

ЧЕЛОВЕК И АВТОМОБИЛЬ

Под таким девизом прошел в Свердловске финал Всероссийского фестиваля теле- и радиопрограмм по безопасности движения, организованный Гостелерадио СССР совместно с МВД СССР. Свои работы представили на фестиваль 68 телерадиокомитетов. Состоялись творческие конференции, дискуссии, в которых приняли участие журналисты, режиссеры, операторы, работники Госавтоинспекции, автотранспортники, активисты ВДОАМ. Для финального просмотра было отобрано 29 передач и внеконкурсные работы других союзных республик.

Первый приз среди телепрограмм получила передача «На правах пасынков» воронежского телерадиокомитета, рассказавшая о проблемах подготовки водителей. Среди радиопередач — передача, посвященная детскому дорожному травматизму, из постоянной рубрики «Дорога, транспорт, пешеход» омского комитета по телевидению и радиовещанию. Десять программ и радиопередач получили дипломы II и III степени.

Организаторы фестиваля отметили возросший по сравнению с предыдущими годами творческий уровень программ, их действенность, эффективность. Решено начиная с 1989 года ввести подобные фестивали в ранг всесоюзных.

ВВОДИТСЯ В СТРОЙ

Завершено строительство аэродинамической трубы для испытания автомобилей на Центральном научно-исследовательском полигоне НАМИ. Впереди — пуско-наладочные работы. Это первый в СССР и странах СЭВ комплекс для аэродинамических исследований натурных образцов автомобилей, включая тяжелые грузовики и автобусы. В его создании участвовали инженеры, строители, монтажники, машиностроители шести отраслевых министерств.

Аэродинамическая труба — внушительное сооружение: длина ее замкнутого контура — около 220 метров, скорость воздушного потока достигает 150 км/ч, мощность двигателя вентилятора — 1500 кВт. До сих пор исследования обтекаемости машин приходилось вести на масштабных образцах. С вводом в строй полноразмерной трубы появятся более широкие возможности для доводки моделей по одному из важнейших параметров, для более глубокой разработки теоретических проблем аэродинамики автомобиля.

БУДУЩЕЕ — ЗА СТЕНДОВЫМИ ИСПЫТАНИЯМИ

Во много раз сократились сроки оценки конструкторских решений, доводки опытных образцов на минском автомобильном заводе благодаря введению автоматизированной системы ускоренного испытания машин. Центр тяжести перенесен теперь с дорожных на высокоэффективные стендовые испытания, при которых воспроизводятся нагрузки, характерные для условий эксплуатации. Управление стендами, контроль и обработку данных ведут электронно-вычислительные машины.

Оригинальные способы испытаний, разработанные совместно коллективами управления главного конструктора МАЗа и институтов Академии наук БССР, защищены почти пятьюдесятью авторскими свидетельствами. Методы, предложенные белорусскими специалистами, находят применение и на других предприятиях страны, принося значительный экономический эффект.

Испытания проводит начальник конструкторско-исследовательского бюро МАЗа Г. В. Марников.

Фото А. Толочко (ТАСС)



ВЗРЫВА НЕ ПОСЛЕДОВАЛО

Мужество и водительскую солидарность проявил Валентин Паирели. Следуя на своем «Икарусе» по маршруту «Метро Парк культуры — Юго-Западная», Валентин Иванович неподалеку от станции «Проспект Вернадского» заметил «Запорожец», двигатель которого был охвачен пламенем. Водитель «Запорожца» уже израсходовал огнетушитель, но пламя не сбил — каждую секунду мог последовать взрыв.

Быстро остановив автобус с пассажирами на безопасном расстоянии, его водитель с мощным огнетушителем бросился к горевшей машине и умело сбил пламя.

В 9-м автобусном парке Москвы В. Паирели работает 10 лет. Он водитель первого класса, ударник коммунистического труда, не раз отмечен коллективом за безаварийную работу.

О мужестве водителя сообщил пассажир этого автобуса доктор физико-математических наук Ю. Кравцов, работающий в Институте общей физики АН СССР.

«НИВУ» СОБИРАЮТ ЗА РУБЕЖОМ

Греция стала первой страной, где начата сборка машин Волжского автозавода (ВАЗ—2121), поступающих сюда в разобранном виде. Такая форма поставок позволяет резко сократить транспортные расходы, исключить опасность повреждения автомобилей при перевозке. Для Греции же кооперация с ВАЗом — это сотни новых рабочих мест. Таким образом, подобная форма сотрудничества выгодна для обеих сторон.

(Из газеты «Волжский автостроитель»)

АВТОСЕРВИС НА ДОМУ

Министерство автомобильной промышленности СССР разработало «Положение об условиях труда надомников». Этот временный нормативный документ будет действовать в период накопления опыта и определять организацию и условия труда мастеров-надомников, выполняющих работы для предприятий республиканских объединений «Автотехобслуживание», входящих в сервисную структуру Минавтопрома.

Специалисты, пожелавшие трудиться на дому, в соответствии с новым положением смогут заключить трудовой договор с предприятием автотехобслуживания, получить от него необходимые инструменты, материалы, запчасти и выполнять принятые на себя обязательства в удобное им и клиентам время. Надомнику могут помогать члены его семьи.

Стоимость оказываемых услуг определяется действующими прейскурантами, а предприятие, заключившее договор с мастером, несет ответственность за качество выполняемых им работ.

Определен и примерный перечень услуг, которые могут оказывать специалисты на дому. К ним относятся: жестяницкие (без сварочных) работы, техническое обслуживание двигателей и других агрегатов, шиномонтажные и шиноремонтные работы, ремонт и регулировка приборов электрооборудования и системы питания, обслуживание и ремонт ходовой части автомобиля, обойные и уборочно-моечные работы, антикоррозионная защита кузовов, подготовка их к окраске, микрокосметика, а также подкраска номерных знаков и колесных дисков.

Надомный труд в автосервисе будет широко внедрен и изучен в Армении. Одновременно такую форму услуг начнут внедрять и в других республиках.

БУДУЩЕМУ ВОИНУ

САМОХОДНЫЕ МОСТЫ

Теплый весенний дождь все сильнее и сильнее разбивал косые струи о броню штабного бронетранспортера, гасил негромкие голоса, ворчание моторов по обе стороны лесной просеки. С нетерпением поглядывая в сторону тяжелого механизированного моста, полчаса назад прибывшего на помощь остановившейся колонне танков, командир полка думал о том, как всю ночь «противник» теснил его батальоны неожиданными контратаками и, наконец, вынудил сместиться к этому заболоченному логу, перед которым неизвестно когда и кто выкопал ров, непроходимый для танков. А ведь эти весенние учения начинались так хорошо.

Где-то впереди, захватив за рекой плацдарм, танкистов ждали гвардейцы парашютно-десантного батальона, и попасть к ним он мог только вместе с понтонно-мостовым парком, который был уже на подходе. И вдруг этот гнилой лог со рвом. Он задержит не только гусеничные машины, но и тяжелые звенья понтонов.

Хорошо еще, что в его распоряжение направили этот механизированный мост ТММ, и теперь тот «шагает» своими складными фермами-колеями, делая за каждый шаг по десять с половиной метров. Три мостоукладчика, попеременно наезжая на установленные предыдущей машиной колеи, уже установили свои мостовые блоки, почти на метр ушедшие козловыми опорами в топкий грунт.



Пролет тяжелого механизированного моста ТММ в транспортном положении.

Еще одна машина, двигаясь задним ходом по уложенным колеям, подошла к краю последнего блока.

Упираясь аутригерами в металл колеи, она начала поднимать раму мостового блока. Совсем немного — и натянувшиеся тросы раскрыли последний колейный пролет и лебедка автомобиля автоматически отключилась. Осторожно щупая гусеницами металл моста, на него взошел первый танк. За ним, увереннее, второй, третий...

После двухчасового марша колонна танкового полка остановилась перед двухсотметровой водной преградой, куда уже подходила колонна ПМП (понтонно-мостового парка). Покачиваясь, внушительные машины двигались мимо посторонившихся танков. На платформах КрАЗ—255Б проплыли четыре сложенных понтонных береговых звена; 32 машины пронесли речные звенья; еще две — металлические выстилки, облегчающие движение машин по слабому грунту, и, наконец, еще двенадцать — моторные катера. Всей этой техникой на марше управляют водители, а при наведении переправы еще и три номера в каждом расчете. Сообща они в течение 30 минут могут навести мост длиной 227 метров грузоподъемностью 60 тонн.

...Теперь косые потоки дождя пронизывают белесые космы дымовой завесы, прикрывшей место наведения переправы. Тускло отсвечивают мокрые каски и спецкостюмы понтонеров на берегу. Машины с большими коробчатыми сооружениями сзади кабин колонной выходят из прибрежного лесочка. Вот они уже вытянулись у уреза реки и, как корабли, по команде «поворот все вдруг» одновременно свернули от воды к лесу. Тут же приостановились и, повинуясь взмахам флажков понтонеров, начали осторожно сползать к реке.

Вода уже достигла ступиц задних колес. Резкая отмашка флажком в руке старшего по расчету — и водители остановили машины, с которых стали срываться звенья будущего моста. Словно огромные морские животные, они после резкого всплеска поднялись над водой, распуская ложащиеся на воду составные части. Деловито урча моторами, их тут же подхватили работяги-катера БМК—Т. Вспенивая воду, они свели их звено за звеном.

Перестук двигателей БМК, плеск воды и шум дождевых струй заглушают команды, но расчеты знают свое дело: сноровисто соединяют звенья между собой транцами, образуя сплошную ленту.

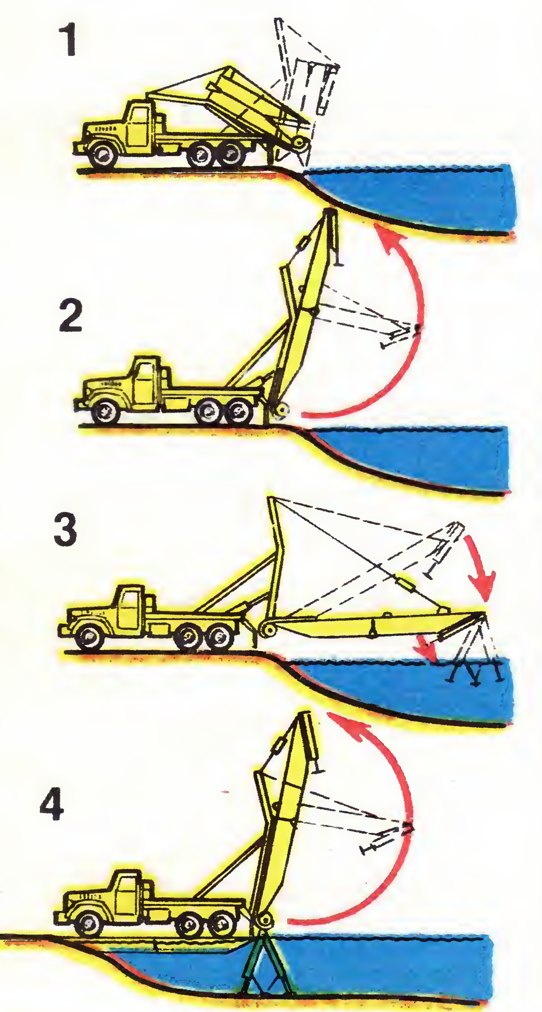
Мощное течение реки пытается сместить к берегу вырастающую на ее поверхности преграду, но катера-толкачи, упираясь в понтоны, не дают наплавной части сдвинуться с места.

Противоположный берег все ближе. И вот береговое звено сомкнулось с речным. Отданы якоря и расчалки. Наплавной мост готов...

Заметим, что немногим больше, чем на развертывание, требуется времени для укладки звеньев в транспортное положение. Здесь главная роль опять принадлежит водителю. Через блоки грузоподъемной стрелы лебедки понтонного автомобиля тросами втягивают звено на платформу. Погрузку можно производить как с берега, так и с воды.

Таков понтонно-мостовой парк — еще одна область использования автомобиля в армии.

Подполковник
В. АЛЫМОВ



Развертывание тяжелого механизированного моста ТММ: 1 — машина в исходном положении, поворачивается подъемная рама; 2 — раскрылся мостовой блок; 3 — установка мостового пролета, козловая опора освобождена; 4 — установка следующего мостового пролета.

ПЯТИДВЕРНЫЙ «СПУТНИК»

Всего полгода остается до того дня, когда Советская страна, советский народ встретят 70-летие Великого Октября. Эта встреча налагает особую ответственность на каждый трудовой коллектив. Повсеместно идет поиск резервов ускорения. Все больше с конвейеров сходит продукции новых поколений. В общем строю — и предприятия автомобильной индустрии.

Волжский автомобильный завод приступил к производству новой машины — ВАЗ—2109. Это вторая базовая модель в семействе переднеприводных автомобилей, начало которому положил ВАЗ—2108. Подготовка их производства велась одновременно, однако ввиду меньших трудовых затрат, себестоимости, цены «ноль восьмая» была освоена первой. Теперь настала очередь «девятки».

Новая модель рассчитана прежде всего на тех покупателей, которые чаще совершают семейные поездки и при этом придают большое значение комфортабельности, оправдывающей более высокую, чем у «2108», цену. Главный признак, отличающий ВАЗ—2109 как самостоятельную модель, — новый кузов. Сохранивший габарит и очертания ВАЗ—2108, он имеет по две двери с каждой стороны и плюс откидывающуюся вверх дверцу задка. Задние боковые двери, конечно, облегчают посадку и выход пассажиров: теперь им не придется беспокоить тех, кто сидит спереди, отпадает необходимость откидывать спинки передних сидений. Двери стали менее широкими: передние — 1025 мм, против 1264 мм у «2108», задние — 885 мм. Их удобнее открывать на стоянках и в гараже. Разделяющая двери центральная стойка кузова смещена вперед, благодаря чему увеличилось расстояние между стойкой и подушкой заднего сиденья. Это позволяет более свободно проносить ногу при посадке и выходе. Изменилось также положение верхних точек крепления ремней безопасности, и они будут меньше стеснять при поездке водителя и пассажира, сидящего впереди.

Новые детали кузова, арматура дверей и т. п. увеличили собственную массу машины на 15 кг по отношению к ВАЗ—2108, однако по техническим характеристикам трехдверная и пятидверная модификации в основном аналогичны. ВАЗ—2109 комплектуется сейчас тем же двигателем рабочим объемом 1,3 л. Модификацию ВАЗ—21093 с улучшенным оборудованием будут оснащать 1,5-литровым мотором. Особенность силового агрегата в том, что на все машины этой модели будут устанавливать пятиступенчатую коробку передач. При умелом пользовании она обеспечивает более экономичный режим, прежде всего в загородных поездках.

Упростится пуск двигателя: на смену карбюратору с традиционным, ручным управлением воздушной заслонкой придет модернизированный, с полуавтоматическим устройством, которое будет более точно дозировать воздух, что особенно важно для холодного пуска. По мере освоения производства такого карбюратора им будут оснащать все двигатели автомобилей ВАЗ—2109. Из новинок,





В знакомый контур боковины кузова вписаны теперь две двери и неоткрывающееся заднее окно. Изменилось расположение средней стойки, и передняя дверь стала менее широкой, чем у ВАЗ—2108.



Раздельные двери для передних и задних сидений создают дополнительные удобства водителю и пассажирам.



Как у ВАЗ—2108, кузов новой модели легко трансформируется в грузопассажирский. Его детали закрыты обивкой из пластика.

Фото В. Князева

отличающих «ноль девятый», отметим еще так называемый беззазорный привод сцепления. В нем выжимной подшипник постоянно вплотную поджат к нажимной пружине. Такой привод обеспечивает более четкое выключение сцепления. Помимо этого, его конструкция теперь позволяет регулировать положение педали сцепления с учетом индивидуальных особенностей владельцев машины.

Для ВАЗ—2109 и его модификаций впервые в практике советского автомобилестроения осваивается производство бензобаков из пластмассы. Не уступая в прочности металлической, емкость из нового материала легче, более технологична и безопасна.

На ВАЗ—2109 ставят бачок омывателя, объем которого увеличен вдвое против прежнего. Теперь он питает водой также омыватель стекла в окне пятой двери, ставший вместе со стеклоочистителем стандартным оборудованием всех вариантов «2109». Среди конструктивных особенностей, повышающих безопасность и комфортабельность ВАЗ—2109, отметим и гидрокорректор фар. Он снижает их слепящее действие, помогает правильно освещать дорогу независимо от загрузки автомобиля. Улучшению микроклимата в салоне послужат дефлекторы вытяжной вентиляции, сделанные в рамках неподвижных боковых окон. Панели обивки на боковинах и двери задка придают салону больший комфорт.

Как видим, в сравнении с ВАЗ—2108 новая модель имеет целый ряд конструктивных отличий. Преимущества одних очевидны, другие могут показаться, особенно неискушенному автомобилисту, малозначительными. Но их совокупность дала автомобиль с более высокими потребительскими качествами, которые сделают его настоящим «спутником» в деловых поездках и на отдыхе.

Ю. САБАНОВ,
инженер УГК ВАЗа
г. Тольятти

Техническая характеристика автомобиля ВАЗ—2109

(в скобках — отличающиеся данные модификации «21093»)

Общие данные: число мест — 5; число дверей — 5; собственная масса — 915 кг; снаряженная масса — 1340 кг; полезная нагрузка — 425 кг; наименьший дорожный просвет — 160 мм; радиус поворота — 5,0 м; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в городском цикле: 5,7 (5,9); 7,8 (8,0) и 8,6 л/100 км; наибольшая скорость — 148 (155) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч с водителем и одним пассажиром — 16 (15) с.

Размеры: длина — 4006 мм; ширина — 1750 мм; высота — 1335 мм; база — 2460 мм; колея колес: передних — 1390 мм, задних — 1360 мм.

Двигатель: модель — ВАЗ—2108 (ВАЗ—21083); число цилиндров — 4; рабочий объем — 1289 (1499) см^3; степень сжатия — 9,9; клапанный механизм — ОНС; мощность — 64 (73) л. с./47 (54) кВт при 5600 об/мин.

Трансмиссия: сцепление — сухое, однодисковое, с беззазорным приводом выключения; коробка передач — пятиступенчатая: I — 3,636; II — 1,96; III — 1,357; IV — 0,941; V — 0,784; з. х. — 3,53; передаточное число главной передачи — 3,94 или 4,13.

Подвеска: передняя — независимая, пружинная типа «Мак-Ферсон»; задняя — с взаимосвязанными продольными рычагами; амортизаторы — гидравлические, телескопические; стабилизатор поперечной устойчивости — торсионный.

Тормоза: передних колес — дисковые; задних — барабанные; привод — двухконтурный, с диагональным соединением трубопроводов и вакуумным усилителем.

Рулевое управление: реечное.

Шины: радиальные, низкопрофильные, 165/70SR13.

После выступления журнала

«И ВСЕ-ТАКИ ОНИ ЕЗДЯТ»

Под таким заголовком в № 6 «За рулем» за 1986 год была опубликована статья о «бесправных» мотоциклистах, о тех, кто, имея мотоцикл, не может получить водительское удостоверение. Причин, препятствующих планомерному и повсеместному обучению, называлось достаточно: удаленность сельского населенного пункта от хорошей учебной базы, отсутствие опытных преподавательских кадров, малая укомплектованность групп, из-за которой их нельзя зарегистрировать в местных органах ГАИ, и т. д. и т. п. Признаться, мы рассчитывали получить глубокие, компетентные ответы от лиц, которым по роду деятельности положено заниматься подготовкой мотоциклистов и надзором за ней. Однако эти ожидания не сбылись.

Цитируем ответ начальника отдела подготовки кадров для народного хозяйства ЦК ДОСААФ СССР Е. Митряева, который ведает обучением мотоциклистов:

«Организации ДОСААФ располагают широкой сетью СТК, причем они имеются почти во всех районах страны и ряде первичных организаций ДОСААФ. Для обучения населения в сельской местности предприятиями ДОСААФ выпускаются передвижные классы «Вихур», что приближает учебную базу по подготовке водителей к потребителю».

Ответ звучит так, как будто не приводились в статье письма читателей, беседы с сотрудниками ГАИ, число проданных и зарегистрированных мотоциклов. И еще этот ответ однозначно показывает, что люди, ведающие обучением мотоциклистов, так сильно оторваны от жизни, что просто не представляют, каково положение на самом деле. К тому же непонятно, какое отношение к подготовке водителей транспортных средств категории «А» имеют передвижные классы «Вихур». Ведь их оснастка предназначена для подготовки водителей категории «В».

Рискуя повториться, приведем здесь письмо колхозника Ю. Фотеева из села Евсюковка Саратовской области, полученное редакцией уже после ответа т. Митряева.

«Мотоцикл у нас в каждом доме, но очень неприятно платить штраф 10—30 рублей, так как ездим без удостоверения на право управления автотранспортным средством, потому что учиться у нас негде. Районный центр в 50 километрах, там есть организация ДОСААФ, но в ней обучают только тех, кто прописан в райцентре. А если бы и принимали нас, то за 50 километров не наездишься». А ведь только в одной Саратовской области 561 сельсовет и сельское население составляет почти 700 тысяч человек. И одна ли такая область?

В отделе подготовки специалистов для народного хозяйства ЦК ДОСААФ СССР проблему увидели в другом. «Основная причина этого, — сообщает Е. Митряев, — заключается не в отсутствии базы для обучения, а в отсутствии должного порядка в использовании мотоциклов, особенно подростками. В связи с этим, по нашему мнению, исполкомам и органам ГАИ на местах целесообразно установить более строгий порядок».

Конечно, проще всего кивнуть на ГАИ: там, дескать, плохо работают, не ловят тех, кто выезжает на дороги без «прав». Проще. Но правильнее ли?

Благосостояние людей, особенно на селе, растет буквально на глазах. Каждый сельский подросток садится за руль мотоцикла или мопеда, как только начинает уверенно дотягиваться ногами до педалей. Это объективная реальность. Неразумно не считаться с ней. А раз так — не закрывать глаза, не искать спасительное «нет», а думать о том, как ввести «бесправных» мотоциклистов в организованное русло.

Впрочем, и позиция ГУ ГАИ МВД СССР в этом вопросе не до конца последовательна. В октябре 1985 года, когда статья только готовилась к печати и была направлена в ГУ ГАИ на отзыв, редакции ответили, что «во вновь утвержденном положении самостоятельная подготовка водителей автомототранспортных средств не предусмотрена» (№ 27/г-2124 от 15.10.1985 г.). Однако после выхода в свет статьи управление, сославшись на имеющийся приказ МВД СССР № 40 от 13.2.1976 года, сообщило: «по решению Советов Министров союзных и автономных республик, край(обл)исполкомов может быть временно установлен порядок допуска лиц, самостоятельно подготовившихся к сдаче экзаменов» (№ 27/Г-1895 от 25.7.1986 г.). Отсутствие логики очевидно, да и вопрос остается нерешенным: непонятно, какому же ответу отдать предпочтение.

Неясен и механизм действия «временного порядка»: по чьей инициативе он вводится, на какой срок, кто определяет конкретный перечень сельских населенных пунктов, в которых разрешена самоподготовка? И где, наконец, гарантия, что в самой благополучной по учебной сети области, не требующей сдачи экзаменов без обучения, не найдется глубинка, где ни СТК, ни курсы создать нельзя?

На наш взгляд, такого рода «временные» положения создают лишь дополнительные трудности, поскольку, с одной стороны, вроде бы, решают проблему (ведь можно же, оказывается, обойтись и самоподготовкой!), а с другой, напротив, делают ее полностью неразрешимой (на деле никто не определяет перечень сельских районов, не информирует их жителей, и все остается по-старому).

В ответе Государственного комитета СССР по профтехобразованию, полученном редакцией, по форме все правильно: «...подготовка водителей транспортных средств категории «А», — говорится в нем, — может осуществляться только в организациях ДОСААФ СССР и республиканских добровольных обществах автолюбителей. В связи с этим подготовка водителей мотоциклов в ПТУ осуществляться не может». А если по существу? Разве наладчику мясомолочной фермы, прорабу на строительстве трубопровода, мелиоратору, слесарю по обслуживанию буровых или электромонтеру линейных сооружений связи не нужен мотоцикл для оперативного выполнения своих прямых обязанностей без привлечения дополнительного транспорта? Видимо, об этом следует подумать.

«За рулем» еще раз предлагает объективно учесть сложившуюся ситуацию и, не отгораживаясь от проблемы ссылкой на ранее принятые решения, сделать реальный шаг навстречу нуждам людей. Ведь все-таки они ездят.

Отдел обучения
и военно-патриотического
воспитания «ЗА РУЛЕМ»

ВИТРИНА «САМАВТО»



ШЕСТЬ НА ШЕСТЬ

Идея такого автомобиля зародилась при поездках в подсобное хозяйство: стоило пройти обильному дождю — нужен либо ГАЗ—66, либо трактор, чтобы вытащить машину. Гурам Кввериадзе задался целью создать автомобиль, по проходимости не уступающий трехосному ЗИЛу, а по размерам меньше ГАЗ—66. За основу взял УАЗ—452Д. Обратился за поддержкой к своему руководству. Председатель Госкомнефтепродукта Грузинской ССР З. Лабахуа разрешил строить образец во дворе нефтебазы, конечно, в нерабочее время. «Прессовый цех» оборудовали в сарае, а для пресса, также самодельного, использовали цилиндр гидроподъемника от трактора «Беларусь». «Сборочный цех» разместился прямо во дворе, где на козлах стояла рама будущего автомобиля. «КБ» заняло кухонный стол в квартире Г. Квериадзе. Расчеты и эскизы он делал зимними вечерами, а сама постройка машины заняла рекордно короткое время: около четырех месяцев. Томаз Курашвили и Гурам Кнолидзе перебирали «уазовские» мосты от списанных машин, «главный конструктор» Квериадзе, сварщик по профессии, вместе с Рамазом Вардошанидзе делал раму, кабину, кузов. Работали вечерами, а то и ночами.

Для кабины взяли детали грузовика КАЗ—608В, пропорционально уменьшив их: отсюда внешнее сходство с «Колхидой». Но у «Тбилиси» — так назван грузовик Г. Квериадзе — кабина комфортабельнее благодаря удобным сиденьям, отопителю от «Жигулей», продуманному расположению приборов и органов управления. Предусмотрены и места для отдыха или ночлега. Кузов цельнометаллический, с двумя рядами сидений вдоль бортов на 16 человек.

Примененные в машине мосты УАЗа переделаны по идеям неутомимого рационализатора. (Кстати, на счету Квериадзе почти сотня рацпредложений с общим экономическим эффектом около миллиона рублей!) Задняя подвеска — балансирная, на продольных рессорах. Реактивные штанги сделаны из рулевых тяг ЗИЛ—130. Все четыре карданных вала имеют серийные крестовины УАЗа или «Жигулей». Удалось добиться примерно одинаковых нагрузок на все мосты, что повысило их надежность.

Машина довольно компактна: расстояние от переднего до среднего моста — 3100 мм, база тележки — 2180 мм, колея несколько больше, чем у УАЗа, — 1520 мм. Дорожный просвет — 220 мм, радиус поворота не более 6 метров.

Конечно, автомобиль «Тбилиси» по всем статьям не вписывается в технические требования к «самавто». Но, заполняя пустующую, а скорее непредусмотренную клеточку в типаже, он как бы подсказывает направление, в котором промышленность могла бы работать с пользой и перспективой.

И. ТУРЕВСКИЙ, О. ЯРЕМЕНКО

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ ЗР

«Прочитала в «Консультации ЗР» (1986, № 11) об ответственности владельцев автотранспорта, наступающей без вины. Как же так? Ведь невиновное, безупречное поведение человека, пусть даже причинившего, не желая того, вред, не должно осуждаться. А без общественного осуждения не должно быть ответственности. Нет ли здесь ошибки? Тем более что в ст. 454 ГК РСФСР, на которую была ссылка в консультации, слова «вина» вообще нет», — просит уточнить читательница из Красноярска Л. Миловидова.

«Собираясь в отпуск, сдал автомобиль в ремонт на СТО. Вечером того же дня забрал его, но, к сожалению, далеко не уехал: из-за отказа тормозов сразу за воротами станции въехал в «Жигули» и, естественно, повредил их. Теперь с меня хотят взыскать ущерб, — пишет Ю. Сычев из Киева. — Но ведь здесь явная вина ремонтной организации, которая не сделала необходимую работу, хотя деньги за нее взяла сполна. Почему же мне платить?»

На вопросы, заданные читателями, отвечает кандидат юридических наук Ю. БАТУРИН.

Почему же наступает ответственность без вины при управлении автомобилем? — таков смысл вопроса Л. Миловидовой. Ответ на него подсказывает сам термин — **источник повышенной опасности**. Для начала вкратце о том, почему автомобиль признается источником повышенной опасности. Это его качество проявляется в основном во время эксплуатации, так как в неподвижном состоянии машина, как правило, никакой опасности для окружающих не представляет. Автомобиль эксплуатируется в условиях транспортного потока и постоянно меняющейся дорожной обстановки. Водитель при этом всегда взаимодействует с другими транспортными средствами и с пешеходами. Сбои в этой непростой системе «водитель—транспорт—пешеход» нередко приводят к дорожно-транспортному происшествию, в результате которого автомобиль способен нанести большой вред как имуществу, так и здоровью людей. При этом предотвратить наступление таких последствий водитель не всегда может в силу объективных качеств, присущих автомобилю. Именно поэтому автомобиль признается источником повышенной опасности, и каждый, кто сознательно садится за руль, должен четко представлять себе правовые последствия этого.

Таким образом, повышенной опасности соответствует повышенная ответственность. Решив стать владельцем автомобиля, вы берете на себя риск случайных негативных последствий, которые могут возникнуть при повышенной опасности. Однако ответственность не всегда в таких случаях связана с общественным осуждением человека. Так, она может состоять в обязанности возместить имущественный вред.

Теперь о ст. 454 ГК РСФСР. В ней речь идет об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности. Давайте сравним ее со ст. 444 ГК РСФСР, которая устанавливает общие основания ответственности за причинение вреда. Читаем: «Причинивший вред освобождается от его возмещения, если докажет, что вред причинен не по его вине». Следовательно, по общему правилу ответственность наступает при наличии вины. Но что касается владельцев, скажем, автотранспорта, то они «обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего» (ст. 454 ГК РСФСР). Тут уже доказывать требуется не невиновность, а другие обстоятельства. Это означает, что ответственность владельцев источников повышенной опасности, а значит и водителей транспортных средств, выходит за пределы вины. Ответственность независимо от вины предусматривается в тех случаях, когда должна быть проявлена повышенная внимательность, бдительность и приняты все возможные меры к предотвращению вреда.

Именно этот принцип и должен быть положен в основу рассмотрения ситуации, в которой оказался Ю. Сычев. Дело в том, что даже в том случае, когда вред кому-либо причинен автомобилем в результате дефектов, не устраненных по вине государственной организации, перед потерпевшим, по правилам ст. 454 ГК РСФСР, должен отвечать владелец, эксплуатирующий автомобиль.

Правда, при этом нужно иметь в виду, что «лицо, возместившее причиненный другим лицом вред, имеет право обратного требования (регресса) к этому лицу в размере выплаченного возмещения, если иной размер не установлен законом» (ч. 1, ст. 456 ГК РСФСР). Стало быть, возместив вред потерпевшему, Ю. Сычев может предъявить регрессный иск к ремонтной организации, поскольку убытки, причиненные в результате недоброкачественного исполнения своих обязательств ремонтной организацией, должны быть возмещены (ст. 219 ГК РСФСР).

При этом надо иметь в виду следующее. Принимая автомобиль после ремонта, заказчик обязан тщательно осмотреть его, то есть принять работу, выполненную подрядчиком (ст. 361 ГК РСФСР). Если заказчик не заявил сразу же подрядчику о тех недостатках, которые обнаружил, то в дальнейшем он теряет право ссылаться на них. Поэтому Ю. Сычев может рассчитывать на компенсацию выплаченного им возмещения со стороны СТО, если дефекты, которые стали причиной аварии, не могли быть обнаружены при обычном способе принятия работы клиентом автосервиса, то есть при наружном осмотре и опробовании автомобиля на территории станции технического обслуживания.

НА ПУТИ К МОРЮ

Каждый, кто едет с севера на Кавказ или на его Черноморское побережье, непременно должен пересечь Ростовскую область и Краснодарский край. И каждый, кто хоть однажды проехал этой дорогой, навсегда усваивает, что именно тут, на подступах к морю, ждут автотуриста самые большие неприятности с заправкой бензином. А точнее — с отсутствием этой самой заправки.

Минувшим летом наша почта снова отметила устойчивый всплеск жалоб на обеспечение топливом в Ростовской области, читатели писали о перебоях в снабжении бензином, об ограничениях в отпуске топлива. И наш корреспондент выехал в Ростов.

3 ноября, АЗС № 100. Первая половина дня. Объявление извещает, что здесь за наличный расчет отпускается три сорта топлива: А-76, АИ-93, А-98. Подхожу к окошку. Оператор, не ожидая моих первых вопросов и предугадывая последующие, заученно оповещает: «Никакого бензина нет, вчера не было, завтра, возможно, будет». Неизвестно на что надеясь, возле колонок обосновались четверо водителей. Двое, судя по номерам машин, — иногородние...

Из беседы с начальником ростовского управления Госкомнефтепродукта Н. И. Калашниковым:

— Поставщики регулярно срывают планы поставок нам бензина. За девять месяцев 1986 года мы недополучили 6 тысяч тонн бензина и 16 тысяч тонн дизельного топлива. И так — систематически. Мы получали топливо из Грозного, но, поскольку эти поставки постоянно срывались, нас прикрепили к другому району, Поволжью. Впрочем, лучше не стало. Куйбышев должен был в сентябре дать 29 тысяч тонн — дал только 16. Весь запас на базах мы съели, над транспортом города висит угроза полной остановки. Практически все рабочее время уходит на пробивание для области нефтепродуктов.

Замечу: за время нашей недолгой беседы начальник управления несколько раз отвлекался — рассматривал поток «прошений» от «пробивателей» из разных ведомств и организаций. Грустно, но факт: иметь фонды на нефтепродукты — это еще ничего не значит, иметь талоны, выданные по этим фондам, — этого тоже мало. Нужно, чтобы вам по особому письму, по нижайшей просьбе разрешили еще заправляться тогда, когда для всех других «бензина нет».

3 ноября. Середина дня. АЗС № 1. Водители называют ее «обкомовской». На колонке с надписью «АИ-93» табличка: «РОС 01—04». Расшифровывается это так: тут отпускается топливо только для легковых автомобилей с номерами серии РОС, имеющими первые две цифры от 01 до 04. Это исключительно «волги» ГАЗ—24 и ГАЗ—3102. Для них никаких ограничений нет, бензин есть всегда (примечание редакции: читатель, вероятно, помнит материал «Зачем разделили АЗС?» («За рулем», 1985, № 2). Тогда мы обращали внимание на то, что при большой нехватке АЗС деление последних на «государственные» и «личные», «общие» и только для своего парка и сокращает число точек заправки и идет во вред делу. Госкомнефтепродукт СССР не счел нужным отреагировать тогда на это выступление. Больше того, разделение АЗС продолжается по сей день. И в Ростове мы увидели тому еще один пример).

Забегая чуть вперед, скажу, что один из руководителей Госкомнефтепродукта РСФСР, с которым я говорил об этом по возвращении в Москву, не удержался от эмоциональной реакции: «Как, даже в нынешних условиях не стесняются? А где же партийная скромность?» Я понял, что это был вопрос не ко мне.

Познакомившись с дежурившей на АЗС № 1 оператором Ольгой Леонидовной Гутовой, я перелистал папку с подшитыми ходатайствами от разных организаций. Резолюции на них были весьма любопытны. «Под личный контроль т. Быкодоровой», — вероятно, это равносильно фразе «заправлять всегда». Если проситель, по мнению руководства, заслуживал меньшего почтения, предписание было иным: «Отпускать по мере наличия». Но и это еще не все. В тот день А-76 отпускался для легковых автомобилей без ограничений. Для грузовых — только по телефонным (!) распоряжениям. Каково?

А как же все-таки быть владельцам личных автомобилей? Ведь и они перед лицом Госкомнефтепродукта не едины и не равноправны. На АЗС № 24, еще одной, на которой удалось побывать в тот день, бензин за наличный расчет, судя по объявлению, отпускался только инвалидам и участникам войны. А у окошка и колонок суетились по большей части люди, возраст и внешние данные которых ну никак «не тянули» на ветеранов и тем более на инвалидов. Стало быть, в Ростове заправляться все-таки можно. И, когда начинаешь это понимать, приходишь логически и к следующей мысли: а не для того ли создана хитроумная и головоломная система разделения, ограничений, писем и телефонных разрешений, чтобы каждый из нас своим путем, но непременно дозрел до той простой истины — заправляться можно, если умеешь.

Вернемся теперь к разговору с начальником областного управления.

Если судить по предоставленной мне справке о поставках бензина АИ-93, автолюбителям вообще грех роптать: так, за девять месяцев прошлого года при фонде в 34,5 тысячи тонн бензина им было продано 37,9 тысячи тонн! Парадокс? А как же недопоставки, сбои? Выяснилось, что продажа бензина за наличные деньги — особая забота: вплоть до того, что часть бензина «отнимается» у государственного транспорта в пользу индивидуальных владельцев. Но как же тогда понять еще один парадокс: за последние три года план поставок бензина АИ-93 неуклонно падает — с 60,4 тысячи тонн в 1984 году до 44,2 в 1986 году. И это при том, что в самой области число личных автомобилей неуклонно растет. И при том, что транзитом через нее идет все более плотный поток отпускников. Кстати, оказалось, что в управлении не имеют ни малейшего представления о числе транзитных машин, следующих через Ростов. Не оказалось «под рукой» и данных о численности местного индивидуального транспорта.

— Определение фондов поставок, к сожалению, все равно от нас не зависит, — сказал в заключение начальник управления. И, как выяснилось позже, покривил душой.

В кабинете заместителя председателя Госкомнефтепродукта РСФСР Степана Федоровича Лычева, в Москве, я прочитал телетайпограмму из ростовского управления: «Связи постоянным отсутствием бензина АИ-93 и снятием товарооборота просим снять фонды рынка 8 тысяч тонн». Лаконичная телеграфная фраза проливает свет на некоторые «парадоксы». Во-первых, опровергается миф о непричастности ростовского управления к выделению (и даже снятию!) фондов. А главное, выясняется его истинная позиция: зачем просить бензина много, если его «пробивание» в течение года требует стольких усилий, а план поступлений средств от товарооборота постоянно под угрозой срыва? За невыполнение этого плана у ростовского руководства Госкомнефтепродукта могут быть серьезные неприятности (в том числе и от местных властей). Вот и получается, что работу управления по одному из важнейших показателей, товарообороту, можно в нынешней ситуации оценить на «отлично» (помните: уже за девять месяцев продано больше, чем планировалось).

А какие перспективы? Если говорить о фондах на бензин, то они несколько выросли — владельцам индивидуального транспорта в этом году планируется продать почти 60 тысяч тонн АИ-93. Но в заявке ростовского управления по меньшей мере странной выглядела так называемая поквартальная разбивка: в каждом из четырех кварталов запланировано продать приблизительно по 15 тысяч тонн бензина. Значит, снова о транзитном транспорте, о пике летне-осеннего транспортного потока никто не подумал. Или по привычке не захотел подумать.

На звонок из кабинета Степана Федоровича Лычева в ростовское управление начальник отдела Иван Лазаревич Шевцов ответил очень неопределенно: «Нужно разобраться, посмотреть... А вообще все равно план поставок будет нарушен...»

Итак, если судить по фактам и по печальному прогнозу И. Шевцова, заправиться бензином в Ростове будет по-прежнему трудно. Но что же делается для улучшения? Делается вроде бы много. Странно, однако, что усилия эти никак



Нет-нет, это не иллюстрация к статье, а скорее, если можно так сказать, антииллюстрация. Снимок сделан в другом месте, но хотелось бы видеть такую оживленную картину и в Ростовской области.

Фото А. Рыжкова

не увязываются с прозвучавшим прогнозом. В то время, когда шланги на многих АЗС обмотаны вокруг колонок, в 1987 году в Ростове планируется ввести в действие 120 (рекордное число!) новых АЗС контейнерного типа — предстоит освоить 12,5 миллиона рублей! Не берусь судить о качестве этих новых станций, но думаю, что, если завод-изготовитель «забудет» укомплектовать их шлангами или пистолетами, особой беды не произойдет — при существующем положении вещей на эти мелочи можно махнуть рукой.

Ростов и его область — не единственное место, где обеспечение нефтепродуктами ведется плохо. А потому рассматривать эту ситуацию как досадное исключение нельзя. Ясно, что сбои дает вся структура распределения, доставки и реализации горючего. И эти сбои, как представляется, заложены в самой системе выделения фондов и талонов. Необъективна система отчета о работе: у руководства местных управлений есть немало ходов, чтобы оказаться в числе передовиков в то время, когда тысячи автомобилистов вынуждены либо ставить машины на прикол, либо добывать бензин в обход принятых порядков. Причем к этому их подталкивают не только «экономические» соображения. Не буду сейчас называть имена автолюбителей и номера АЗС Ростова, где на моих глазах «жигули» успешно заправлялись на колонках для государственного транспорта, где для кого-то находился бензин и при обмотанном вокруг колонки шланге,— это особая тема. Но успешное функционирование популярных способов «левой заправки» — закономерное следствие существующей системы обеспечения нефтепродуктами, при которой искусственно созданный дефицит (иначе не назовешь!) способствует тому, что по-прежнему расхищаются тысячи, сотни тысяч тонн горючего и растут преступно нажитые на этом состояния. И не слабая активность правоохранительных органов в конечном итоге виновна в этом: одними карательными мерами, усиленным «бумажным» контролем, как и призывами, ничего не сделать. Необходимо срочное вмешательство в саму суть механизма распределения и отпуска нефтепродуктов, чтобы выбить почву материальной заинтересованности из-под ног тех, кто продолжает греть руки на дефиците и для кого наличие разницы в ценах и системе отпуска «государственного» и «частного» бензина — поистине золотое дно. Об этом — множество писем читателей, об этом в который уже раз разговор на страницах журнала.

М. ПОДОРОЖАНСКИЙ,
спец. корр. «За рулем»
Ростов-на-Дону — Москва

ОТ РЕДАКЦИИ. Как уже отмечено в корреспонденции, это не первое выступление журнала на «бензиновую» тему. И ни одного сколько-нибудь вразумительного ответа Госкомнефтепродукта. Мы имеем в виду прежде всего статью «Время решать», опубликованную в № 3 за 1986 год, рейдовый материал «Как заправить мотоцикл?» (1986, № 10). Зачастую носят формальный характер ответы на многочисленные письма читателей, которые мы направляем в Комитет.

Получается что-то вроде игры в одни ворота. Но такая игра вряд ли кого может сегодня устроить. Если у Госкомнефтепродукта есть своя позиция, пусть не сходная с журнальными публикациями, а главное, есть программа, которая решала бы накопившиеся серьезные проблемы, редакция охотно предоставит для этого свои страницы. Такого выступления ждут миллионы автомобилистов.

Пять лет на ИЖе

Самая распространенная марка мотоцикла в нашей стране — ИЖ — и выпускается давно и тираж наибольший. Так же велик накопленный опыт эксплуатации этих машин, поскольку каждая новая модель создается на основе предшествующей (за исключением «Планеты-спорт»). Но известен этот опыт не так широко, как следовало бы, свидетельством чему служат письма в редакционной почте. Среди них немало и таких, где новые владельцы ИЖей просят рассказать вообще о машине и особенностях ее эксплуатации в сельских условиях.

Выполняя эти просьбы, публикуем рассказ опытного мотоциклиста Ю. БУГАЕВА из Черкасской области об эксплуатации «Юпитера—4» с коляской, имеющего много общего с «Юпитером—5», выпуск которого начат недавно.

Вот уже пять лет я езжу на ИЖ-Ю4К. За это время пробег его составил 30 тысяч километров, в основном по районным дорогам: булыжным, щебеночным, грунтовым и лишь иногда по асфальтированным. В целом мотоциклом я доволен. У него мягкая подвеска, фары светят выше всяких похвал, высоко размещенные над задним колесом и колесом коляски щитки позволяют двигаться по грязи. Мотоцикл стал моим помощником при уборке урожая с огорода, иногда груз в боковом прицепе превышал допустимые нормы, но двигатель хорошо справлялся и с такой нагрузкой.

Обкатку мотоцикла проводил в соответствии с инструкцией. В этот период на 10 литров бензина заливал 0,5 л масла, после обкатки — 0,4 литра. Пользуюсь имеющимися на АЗС маслами, выбор которых невелик. Здесь следует помнить, что «жигулевские» масла дают несколько больший нагар, чем другие моторные, поэтому очищать фильтры глушителей надо не через 4 тысячи километров, как рекомендует завод-изготовитель, а через 2—2,5 тысячи. Пренебрежение этим требованием приводит не только к закоксовыванию пространства между поверхностью глушителя и самим фильтром, что затрудняет его демонтаж, но и к падению мощности двигателя (особо заметному при движении на четвертой передаче).

Как показывает практика, у многих двигателей нижняя часть картера постоянно замасливается, и после стоянки под ним можно обнаружить даже капли масла. Затяжка винтов картера часто не дает результата. Приходится рассоединять половины картера, очищать их от старой краски, проверять плоскостность стыка и, смазав места соединений клеем БФ-4 или лаком ЛБС-3, равномерно стягивать их винтами. Если клея или лака нет, можно использовать краску, например железный сурик. Эмалевые краски лучше не применять, так как от нагревания в них могут появиться трещины.

При незначительном подтекании масла из картера двигателя возможна дальнейшая эксплуатация мотоцикла, но с обязательным контролем за уровнем масла посредством щупа, вмонтированного в люк левой крышки картера. Следует иметь в виду, что иногда плохо закрепленный щуп при вибрации, вызванной работой двигателя, отделяется от люка и падает в картер. Во избежание возможного при этом заклинивания шестерен коробки передач приходится разбирать двигатель, чтобы вынуть щуп. Укрепить его на люке можно эпоксидным клеем или эпоксидной шпатлевкой, которыми заливают место крепления щупа к люку, предварительно очищенное от масла растворителями № 647 или 648. Особо требуется контролировать наличие масла в полости выносного маховика, так как основное его назначение — смазывать сальники кривошипных камер, от исправности которых зависит надежность пуска и мощность двигателя. Утечка масла возможна из-под нижней крышки, обеспечивающей доступ к стяжному болту маховика. Устранить течь мне удалось, посадив прокладку крышки на краску.

Дело обстоит несколько хуже, когда масло из полости выносного маховика выталкивается им при работе двигателя. В этом случае оно появляется в местах соединения половин двигателя в области переднего крепления его к раме. Так было с моим двигателем. Устранить утечку масла можно только после разъединения половин картера и их герметизации при сборке, о чем уже говорилось.

У меня не было возможности сделать это сразу, поэтому, чтобы не вывести из строя сальники кривошипной камеры из-за недостатка масла, пришлось примерно раз в неделю добавлять его в полость выносного маховика. Для этого я использовал обычный велосипедный насос. Манжету его заменил самодельной, вырезанной из валенка. Вместо шланга ввернул в насос велосипедный ниппель, нижний конец которого отрезал. Для герметичности пришлось намотать на резьбу кусочек ткани. Таким насосом удобно заливать масло и в картер двигателя.

Очень доволен шинами производства кировского завода. Все три покрышки служат вот уже 30 тысяч километров, а износ протектора не превышает 60%.

Изучив инструкцию в части схождения и развала колес, я тщательно регулировал их, а контролировал следующим образом. В литре воды размешивал несколько столовых ложек белой водоэмульсионной краски. Вывесив колеса, мыл протектор и покрывал шины этим раствором в два слоя (с просушкой каждого). Во время первой поездки останавливался и осматривал шины. Если краска раньше стирается в центральной части протектора всех трех колес — значит схождение и развал их отрегулированы правильно. Понятно, что такая проверка возможна лишь в сухую погоду и при нормальном давлении в шинах. Вообще, если хотите сделать шины долгожителями, не разлучайтесь с манометром МД-214.

Долговечность шин зависит и от манеры езды. Стремительные разгоны, резкие повороты и торможения, сопровождающиеся визгом резины и тормозов, сильно сокращают жизнь шин. Я стараюсь пользоваться тормозами как можно реже. Срок службы шин зависит и от осевых люфтов колес. В этом отношении неблагополучен рычаг подвески у колеса коляски, где ощутимый люфт на сельских дорогах появляется уже через 5—6 тысяч километров. Дело в том, что ось подвески устанавливается в рычаге на втулках из текстолита, которые быстро изнашиваются.

Осматривая перья передней телескопической вилки, я был несколько удивлен, не обнаружив сбоку внизу на корпусе пера винта, закрывающего отверстие для слива масла, как указано в инструкции по эксплуатации. Это отверстие, оказывается, упразднили, а масло приходится сливать через другое, которое можно открыть, только сняв

СТРАНИЧКА МОТОЦИКЛИСТА

переднее колесо. Это неоправданно осложнило дело.

Несколько слов об аккумуляторной батарее 6МТС-9. Это дефицитные приборы, и их нередко крадут, чему способствует несовершенная конструкция замков инструментальных ящиков, открывающихся чем угодно, даже пальцем. Замок я заменил самодельным с хитрой головкой винта. Можно, конечно, воспользоваться универсальным замком, например мебельным или для почтовых ящиков, имеющим свой ключ. В батарее 6МТС-9 применена удачная конструкция вентиляционных пробок, смонтированных в единый блок. Но на конец вентиляционной трубки блока надо надеть подходящий по диаметру шланг, чтобы выводить пары электролита из ящика. После двух первых лет эксплуатации мотоцикла пришлось заменить аккумулятор. Второму уже три года, и я надеюсь, он прослужит еще один сезон. Секрета здесь нет. Второй батарее я уделяю значительно больше внимания, чем первой. Многие мотоциклисты, ездящие только летом, забывают зимой контролировать напряжение и плотность электролита. Я делаю это примерно один раз в 10—15 дней. При необходимости (когда плотность падает ниже 1,25—1,24) дозаряжаю батарею.

Длительность службы аккумулятора на ИЖ-Ю4К зависит и от работы выпрямителя-регулятора БПВ-14-10. Если он поддерживает пониженное напряжение, то аккумулятор недозаряжается, если повышенное — электролит «кипит», пластины батареи разрушаются. Обязательно два-три раза за сезон проверяю напряжение на выходе этого блока.

Хорошо известно, что состояние аккумулятора и надежность пуска двигателя влияют одно на другое. Пуск во многом зависит от заряженности аккумулятора, и, в свою очередь, плохо пускающийся двигатель вызывает постоянно повторяющийся разряд батареи, отчего она быстро стареет. Часто мотоциклисты при плохом пуске не выключают зажигание по 5—6 минут, беспрерывно нажимая на педаль. Этим они сильно сокращают срок жизни батареи.

Поскольку многие жалуются на неудовлетворительный пуск двигателей ИЖ-Ю4, назову основные причины, встретившиеся в моей практике.

Батарея не обеспечивает напряжение 12 В. По яркости свечения контрольной лампы на щитке днем практически невозможно определить падение напряжения в сети на один-два вольта. Разряженная батарея дает слабую искру на электродах свечи зажигания. При зазоре между ними 0,6—0,7 мм цвет нормальной искры должен быть синим или фиолетовым. Желтый или красный цвет говорит о слабой искре. Причиной этого может быть и выход из строя конденсатора, когда возникает сильное искрение на контактах прерывателя, сопровождающееся характерным треском. Если нет запасного штатного конденсатора, можно использовать любой, применяемый на легковых и грузовых автомобилях и даже на тракторах.

Слабая искра или ее отсутствие может быть и результатом замыкания проводов на «массу». Как-то при работающем двигателе, случайно коснувшись рукой головки цилиндра и металлического колпачка на проводе высокого напряжения, я почувствовал ощутимый удар током. Стало ясно, что через колпачок уходит на «массу» часть энергии, предназначенной для свечи. Я снял его, и искра на свече стала «мощнее».

О замыкании в ножном включателе ИЖ сб. 38-0 фонарей стоп-сигнала расскажу подробнее, так как распознать его не всегда просто, поскольку проявляться оно может только при нажатии на педаль ножного тормоза. Основной признак замыкания во включателе стоп-сигнала — появление перебоев в работе двигателя или его остановка при нажатии на педаль ножного тормоза. Причина замыкания — заводской брак или появление трещин и других дефектов в изоляционных деталях включателя. Надежный ремонт его не всегда удается и лучше поставить новый.

Иногда двигатель плохо пускается из-за попадания воды в замок зажигания. Поэтому на стоянках целесообразно закрывать отверстие замка подходящими колпачками (от лекарственных препаратов, например «Галазолина»).

Безусловно, неохотно пускается двигатель при нарушении зазоров между электродами свечи и контактами прерывателя, а также при несоответствующем опережении зажигания. И если зазоры можно устанавливать по заводским рекомендациям, то с опережением зажигания возможны варианты, поскольку у каждого двигателя свой характер. Бывает, что при опережении 2,4—2,8 мм (как указывает инструкция) мотор пускается с трудом, а с иным, чуть больше или меньше, пуск улучшается. Его и надо оставить.

Для надежного пуска необходимо исключить подсос воздуха между карбюратором и впускным патрубком, этим патрубком и головками цилиндров, головками цилиндров и картером. Пропуск воздуха здесь возможен при ослабевании болтов крепления, повреждении прокладок, перекосах, возникших во время затягивания гаек и винтов.

Если же при исправной батарее, правильных регулировках системы зажигания и карбюратора, а также отсутствии подсоса воздуха двигатель пускается плохо и неустойчиво работает на холостых оборотах, придется разобрать его и внимательно обследовать кривошипные камеры. Здесь могут встретиться два дефекта. Первый: износ сальников кривошипной камеры в результате длительной службы или из-за отсутствия масла в полости выносного маховика. Второй: отвернулись винты, крепящие крышки кривошипных камер.

Устранив причины плохого пуска, я вот уже несколько лет не имею забот, связанных с этим.

Поршневые кольца я заменил после 16 тысяч километров пробега, использовав запасные, входившие в комплектацию мотоцикла.

За это время лишь одна неисправность доставила много хлопот — подтекание масла через сальник ИЖ 49 сб. 1-28-1 вторичного вала. Установить неисправность не составляло труда, так как под мотоциклом после стоянки можно было обнаружить лужу масла. Причина, видимо, в том, что в картер было залито слишком много масла, из-за чего в нем возникло повышенное давление, повредившее сальник.

Качество двухрядной моторной цепи оставляет желать лучшего. Уже через 9 тысяч километров пришлось заменить ее: она начала стучать при работе двигателя на холостых оборотах. Цепь задней передачи, несмотря на постоянную регулировку натяжения, я менял каждый сезон — все время разрушались 20—25% роликов. Причина, очевидно, была в том, что при перевозке тяжелых грузов я не регулировал жесткость пружин задних амортизаторов посредством имеющихся на них рычагов. Когда полностью нагруженный мотоцикл двигался по неровной дороге, подвеска часто срабатывала до упора, вызывая ударные нагрузки на цепь.

Начинающим мотоциклистам надо помнить, что если после необходимых регулировок систем питания и зажигания двигатель сильно перегревается и не развивает полной мощности, то одной из возможных причин может быть постоянное чрезмерное натяжение задней цепи.

За время эксплуатации мотоцикла несколько раз ремонтировал карбюратор К62Д. Когда пробег превысил 10 тысяч километров, двигатель вдруг начал тарахтеть, по его работе было слышно, что топливная смесь резко обогатилась, он явно задыхался без воздуха. Регулировка винтом холостого хода никаких результатов не дала. Двигатель пускался и работал на холостых оборотах, однако на третьей или четвертой передачах ему не хватало мощности. Нагревшись, мотор останавливался. С трудом добравшись домой, я разобрал карбюратор. Внимательно осмотрев его, обнаружил, что от корпуса отвернулся распылитель главной системы. На холостых оборотах, когда разрежение в смесительной камере было невысоким, бензин успевал поступать в нее через топливный жиклер главной системы, обеспечивая потребность двигателя. При движении же рост оборотов сопровождался увеличением разрежения в смесительной камере и бензин поступал в нее как через главный топливный жиклер, так и через образовавшийся зазор между корпусом карбюратора и распылителем главной системы. Сильно обогащаемую таким образом топливную смесь, естественно, нельзя было обуздать вращением винта холостого хода. Устраняется неисправность легко — завинчиванием до упора гайки, крепящей корпус распылителя.

Другая неисправность в карбюраторе появилась после 15 тысяч километров. Во время движения мотоцикла резко упала мощность мотора, он перестал развивать большие обороты. Обогатив смесь при помощи рычага топливного корректора, удалось проехать еще до десятка метров. Но даже на первой передаче мотор начал останавливаться. Я выключил зажигание и снял верхнюю крышку карбюратора. Оказалось, что упала игла в смесительной камере карбюратора. Причиной был износ гнезда у защелки, и игла в нем не удерживалась.

Устранить неисправность удалось в дорожных условиях при помощи тонкой проволоки, которую я разделил на два куска длиной примерно по 50 мм. Иглу установил в гнездо защелки и намотал на нее один кусок проволоки над защелкой, а другой — под ней.

Несколько слов о работе электрооборудования. В течение всего 30-тысячного пробега выпрямитель-регулятор БПВ-14-10 и реле указателей поворота ИЖ РП-2СМ-10 работали безупречно. Плохо только, что контрольная лампа, сигнализирующая о работе генератора, не включается в том случае, когда при больших нагрузках и недостаточных оборотах генератор не справляется и ему на помощь приходит батарея. Это чревато неприятностями, особенно если аккумулятор уже старенький и быстро разряжается. Вот пример. Как-то ночью сразу после дождя я ехал по скользкой грунтовой дороге и, чтобы не перегревать двигатель неизбежной пробуксовкой колес, старался пользоваться третьей и четвертой передачами, поддерживая скорость 30—35 км/ч. Не уловив момент, когда на помощь генератору пришел аккумулятор, я дорого поплатился: старый аккумулятор быстро разрядился и мотор остановился. Пустить его с хода на скользкой дороге не удалось. Пришлось катить мотоцикл до асфальта.

Конструктивно ИЖ-Ю4К вряд ли уступает ЯВЕ или ЧЗ, но приходится признать, что качество изготовления отдельных деталей и сборки его еще не на должном уровне.

Однако нельзя все сводить к качеству мотоциклов, многое зависит и от самих мотоциклистов. Мы не научились еще должным образом обслуживать свои машины. Сложилось такое представление, что в регулярном техобслуживании нуждаются лишь ЯВЫ и ЧЗ. А спросите владельцев ИЖей, прописанных в сельской местности, как часто они делают ТО-1, ТО-2. В большинстве случаев увидите скептическую улыбку. Регулируют и осматривают мотоцикл лишь перед техосмотром в ГАИ или когда что-то застучит, заскрипит, заклинит. Я уж не говорю о применении на «Юпитере-4» свечи зажигания, рекомендованной заводом, — А-23, это среди мотоциклистов часто считается мелкой формальностью. Вышедшие из строя установленные заводом свечи заменяют первыми попавшимися, обычно от грузовиков. А несколько таких «мелочей», вместе взятых, влияют не только на реализацию параметров двигателя, но и на надежность, и на долговечность.

Об уходе за окраской мотоцикла, об использовании полирующих составов и говорить не приходится. Такую «блажь» позволяют себе лишь владельцы импортных машин, и то не всегда. А ведь железо ржавеет от влаги, а краска тускнеет на солнце даже быстрее, чем у автомобилей.



С ПРИЦЕЛОМ НА ЗАВТРА

Бело-синяя «ноль восьмая» резво берет старт, легко, словно на асфальтированной магистрали, маневрирует между машинами на обледенелом уклоне виража и энергично уходит в отрыв на прямой. Подобными эпизодами запомнилась большинству зрителей и спортсменов «Гонка звезд-87». Сенсацией стала победа в ней Бориса Маслова из Тольятти на переднеприводном ВАЗ—2108, единственном среди машин классической компоновки.

Не скроем: в год юбилея ДОСААФ СССР редакция журнала особенно старалась, чтобы призы «За рулем» оспаривал цвет нашего автоспорта, гордость оборонного Общества. По общему мнению, состав участников был одним из самых сильных за всю историю гонок: в нем девять мастеров спорта СССР международного класса, шесть чемпионов страны и почти каждый — неоднократный призер чемпионатов по трековым и кольцевым гонкам, ралли, кроссу, картингу, два победителя и четверо призеров «Гонки звезд» прошлых лет. Из асов отсутствовал, пожалуй, лишь Николай Больших: ему вскоре предстоял выезд в ГДР на этап Кубка дружбы по ралли.

«Гонка звезд-87», однако, вновь показала, что именно в этом виде автомобильных состязаний медали, титулы и заслуги далеко не гарантируют выигрыш. Для неудачи достаточно непрогнозируемой неисправности машины, «залета», пусть совсем ненадолго, в сугроб, порой из-за горячности. Но бывает и другое: когда на спортивном небосклоне не восходит, а буквально вспыхивает новая яркая «звезда», меняя наши представления о силе и возможностях известных спортсменов. Таким было победное появление Николая Бахмурова зимой 1983 года на чемпионате СССР в Раменском, затем на «Гонке звезд» в Москве.

Нынче урок «всем звездам» снова преподал новичок — Борис Маслов. Причем, как и Бахмуров, дважды кряду: за неделю до гонки на призы «За рулем» он первенствовал на чемпионате страны в Устинове. Правда, в нем участвовали далеко не все, кто был приглашен на «Гонку звезд», и это придало ожиданию очной встречи с чемпионом дополнительную напряженность. Чтобы разрядить ее, кое-кто пытался хотя бы отчасти объяснить выигрыш Маслова недостаточным опытом многих финалистов. Считали, что ему легче удалось «объехать» соперников на дорожке небольшой длины. И вот теперь — трек в Раменском, без сомнения, один из самых скоростных в стране, с длинными прямыми, уклонами на поворотах, плотно утрамбованной дорожкой.

Маслову предстояло впервые стартовать в третьем заезде. А в первом преподнес сюрприз другой дебютант гонки, также спортсмен ДОСААФ ВАЗа Николай Мезенцев. Сразу захватив лидерство, он не уступил его до финиша. Прошлогодние же победитель и призер — В. Козанков и В. Штыков — лишь на третьем и четвертом местах.

Следующий заезд сильно, уверенно, красиво проводит В. Гольцов, но только в роли преследователя Мезенцева, который вновь побеждает. Наконец, третий старт: Маслов «начинает и выигрывает». Гул изумления на трибунах сопровождает его смелые маневры на виражах и переходит в восторг, когда «восьмерка», легко набрав скорость на прямой, оставляет соперников далеко позади. Однако в следующем заезде Маслов ошибается, улетает в сугроб и приходит только третьим. Но к этому моменту, сраженный дефектом в моторе, уже выбывает из борьбы Гольцов.

Пружину гонки заводят теперь рижанин В. Шлегелмилхс, тольяттинцы Ю. Боровиков и, наиболее энергично, Мезенцев, который к середине состязания сделался лидером с 19 очками из 20. Казалось, предстоит острейшая борьба, но в девятом заезде неожиданно наступил перелом. Увлекшись погоней за Масловым, не справляется с машиной Шлегелмилхс: зацепившись за сугроб, она перегораживает дорожку. Молниеносным маневром уходит от столкновения с ней Р. Рюйтель, а Мезенцев уже не в силах среагировать. Обе машины разбиты и не могут продолжать гонку.

Итак, вслед за Гольцовым выбыли из борьбы лидер — Мезенцев и едва успевший найти «свою дорожку» Шлегелмилхс. Остальные не смогли всерьез противостоять Маслову. Выиграв подряд четыре заезда и закончив выступать в тринадцатом, он обеспечил себе победу. В последних заездах гонщики боролись больше за спасение репутации, за поддержание престижа, чем за призовые места: уже не могли поправить свое положение блеснувшие раз-другой В. Филимонов и В. Штыков, выигравший заезд К. Жигунов; слишком много было потеряно раньше. Лишь Козанков, имевший средние результаты, сумел собраться для решающих заездов. Показав бойцовский характер, он завоевал третий приз в дополнительной встрече с Боровиковым, причем остротой борьбы этот заезд едва ли не превзошел все остальные.

Второй приз достался Райдо Рюйтелю. Привлекший симпатии зрителей удачными выступлениями в Раменском (четвертые места на чемпионате СССР в 1983 году и «Гонке звезд-86»), он боролся тактически грамотно, с полной отдачей и показал отменно ровные результаты (четыре вторых места), так что для завоевания второго приза в последнем заезде ему достаточно было финишировать третьим.

Вернемся к победе Маслова. В чем ее суть и ценность? Маслов не просто одержал верх в крупном и престижном состязании — он выиграл поединок идей. Его победа напомнила о непреложной, но, к огорчению, мало почитаемой у нас истине: успех в автоспорте требует не только таланта гонщика, его тренированности, тщательной подготовки уже известной машины, но и обостренного чутья к принципиально новым, передовым техническим решениям, требует готовности тратить силы и время на то, чтобы изучить, выявить и, наконец, реализовать заложенный в этих решениях потенциал. Даже если для этого нужно пожертвовать сегодняшним, более доступным успехом. Маслов и те, кто работал вместе с ним, одними из первых поверили в большие возможности переднеприводных и, не обращая внимания на скептиков, настойчиво в течение нескольких лет готовили спортивную машину с прицелом на завтра.

Не прибегая к теории и специальным терминам, коротко о езде Маслова можно сказать: было впечатление, что только он мог управлять автомобилем на виражах, другие же гонщики лишь корректировали движение своих машин, но изменить его траекторию (под колесами — лед!) были почти бессильны. Переднеприводная компоновка упростила выбор шин: от них не требовалось помогать машине держаться на поворотах, в чем очень нуждались остальные. Точности ради отметим, что Маслов установил на свою «восьмерку» мотор ВАЗ—2106, поскольку с двигателем «21083» меньшего рабочего объема она проигрывала бы в мощности. Ясно, что устойчивость и управляемость от такой замены существенно не изменились.

Не станем предопределять, что уже в будущем сезоне примеру Маслова последуют все, кого он нынче обыграл. Но несомненно, что сломаны первые барьеры скепсиса, консерватизма, осторожности, выжидания в отношении новой машины. Теперь важно поставить изучение ее возможностей в спорте на правильную инженерную основу, вести его всесторонне и последовательно, как и оценку других перспективных решений.

А в том, что такие решения есть, зрители «Гонки звезд-87» могли убедиться. Состязания на призы «За рулем» были обрамлены двумя заездами прототипов спортивных машин, созданных на Волжском автомобильном заводе. Старт приняли три «ВАЗ—2121-сафари», в конструкции которых учтен опыт выступления

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

на «Ниве» в Австралии и Новой Зеландии («За рулем», 1986, № 1). С ними соревновались гонщики на полноприводном ВАЗ—29084 («За рулем», 1985, № 6) и двух ВАЗ—29081 с центральным (в пределах базы) расположением двигателя, на одной вдоль, на другой поперек машины, и приводом на задние колеса. Они построены на базе агрегатов и кузова ВАЗ—2108.

Старты эти (их победитель Александр Рублев также удостоен ценного приза) имели целью показать, в каких направлениях работает сегодня инженерная мысль, какие новинки могут появиться вскоре, не только в спортивных, но, возможно, и в серийных моделях. Ведь главная ценность спорта всегда заключается в его плодотворном влиянии на технический прогресс.

Два слова еще об одном состязании. В этом году «За рулем» организовал дружеские старты журналистов, приглашенных освещать «Гонку звезд». В минигонке с выбыванием среди 15 участников, представлявших ТАСС, «Известия», «Московскую правду» и другие издания, первенствовал корреспондент «Недели» Юрий Бирзин. Что ж, среди журналистов многие уверенно владеют рулем, считая это важным профессиональным навыком. И подобные состязания не только помогут его развить, но, наверняка, поднимут интерес коллег к автомотоспорту, шире откроют ему путь на страницы газет и журналов.

Пронеслась девятая «Гонка звезд», назван ее победитель. Но кто бы им ни стал, самый, быть может, дорогой итог гонки — красота и радость праздника, его впечатления, которые уносили в душе тысячи зрителей: яркое солнце в безоблачном предвесеннем небе, флаги на чистом фоне ослепительно белого снега, разноцветные крылья кружащих перед трибунами мотодельтапланов, неотразимая грациозность юных наездниц и гордая стать лошадей на параде, снежные вихри за стремительно мчащимися автомобилями. И, конечно, непривычные формы и боевая раскраска новых, еще мало кем виданных спортивных машин, построенных, как и «восьмерка» победителя, с прицелом на завтра.

В. АРКУША,
спец. корр. «За рулем»
Московская область,
г. Раменское

Результаты
IX автомобильных трековых гонок
на призы журнала «За рулем»

1. Б. Маслов (Тольятти, ДОСААФ) — 28 очков; 2. Р. Рюйтель (Таллин, «Калев») — 22; 3. В. Козанков (Москва, «Спартак») — 21; 4. Ю. Боровиков (Тольятти, ДОСААФ) — 21; 5. А. Григорьев (Москва, «Спартак») — 20; 6. Н. Мезенцев (Тольятти, ДОСААФ) — 19; 7. В. Штыков — 17; 8. К. Жигунов — 14; 9. В. Филимонов (все — Москва, «Труд») — 13; 10—11. В. Кузнецов (Уфа, ДОСААФ); Ю. Черников (Москва, «Спартак») — 10; 12—13. В. Данилов (Видное, ДОСААФ); В. Шлегелмилхс (Рига, СКА) — 9; 14. Ю. Кацай (Тольятти, ДОСААФ) — 6; 15. Е. Молчанов (Москва, «Спартак») — 5; 16—17. В. Гольцов (Устинов, «Зенит»); А. Давыдов (Раменское, ДОСААФ) — 4; 18. М. Шихин (Устинов, «Зенит») — 3; 19. З. Почхуа (Москва, «Труд») — 2.

Лучшее время круга (1,625 км) — 58,7 с (99,6 км/ч) — Н. Мезенцев.

Редакция благодарит исполком Мособлсовета и его ГУВД, Московский областной комитет ДОСААФ, Раменский горком КПСС, горисполком и отдел внутренних дел города Раменское, работников Госавтоинспекции, коллектив раменского ипподрома — всех, кто помог подготовить и провести IX «Гонку звезд».

ТРИУМФ



Вновь и вновь встает это перед глазами. От истерзанной шипами ледовой дорожки направляются к пьедесталу три спортсмена в красных жилетах. По очереди поднимаются они на ступени: Юрий Иванов — на верхнюю, Владимир Сухов — на среднюю и Виталий Русских — на нижнюю. А над стадионом «Вильмерсдорф» взвивается и полощется на ветру наш алый стяг, звучит наш гимн, гремят овации в честь победителей.

Это триумф. Триумф, которого мы, в общем-то привыкшие к успехам наших ледовиков, не знали целых шесть лет. Но начало ему было положено не здесь, в шумном Западном Берлине, а неделей раньше в тихом голландском городке Херенвейне на всемирно известном стадионе «Тиалф».

На сей раз Херенвейн пригласил сильнейших ледовиков-мотогонщиков — участников командного чемпионата мира. Это был своего рода уникальный чемпионат. Впервые за всю историю зимнего спидвея он проводился в закрытом помещении, и, наверно, каждый из спортсменов пяти стран — СССР, Финляндии, ФРГ, ЧССР и Швеции, — оспаривавших медали, думал о том, что может быть именно эта их встреча под крышей принесет с собой представление о мотогонках на льду как о соревновании не только зимнем, а всесезонном, с иными, чем сегодня, перспективами. Пока это, правда, из области предположений, но кто знает...

«Тиалф» означает «быстрый». И первые же старты на его искусственной дорожке ни у кого не оставили сомнения в том, что самые быстрые здесь — советские гонщики братья Юрий и Сергей Ивановы и Владимир Сухов. В итоге им удалось набрать 74 очка и на 18 очков опередить вторых призеров — шведов. И все же, несмотря на столь впечатляющее преимущество, никто не решился бы утверждать, что через неделю на личном чемпионате мира в «Вильмерсдорфе» у наших ребят будет легкая жизнь. По многим параметрам разнятся эти чемпионаты.

Давно я не бывал на встречах сильнейших мастеров зимнего спидвея. Внешне здесь мало что изменилось. Те же с виду «явские» мотоциклы, та же шиповка колес, та же экипировка, но если присмотреться... появилось и новое.

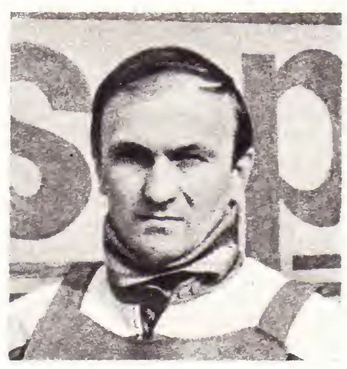
Соревнования, которые в общей сложности состоят из 40 заездов и длятся два дня, начинаются по традиции в субботу вечером. А с утра в закрытом парке хозяйничает техкомиссия. У нее заметно прибавилось дел. Ограничена до 110 кг масса мотоциклов — и их теперь придирчиво взвешивают. Ограничен и диаметр диффузора карбюратора — не более 34 мм, и это тоже контролируют. Появились в зимнем спидвее более совершенные глушители, но уровень шума, а он не должен превышать 106 децибел, все равно замеряют (в недалеком будущем он будет доведен до цифры 100). С левой стороны теперь полностью закрывают колесо металлическим бандажом, да и цепь тоже — чтобы там ни говорили, гонки на льду действительно опасны. И какие бы меры ни применялись — технические, судейские, организационные, — всегда приходится помнить, что шипы на колесах ледового мотоцикла — из высокопрочного сплава и выступают над покрышками почти на 3 миллиметра.

В былые времена, помнится, гонщиков вполне устраивал «стандарт» — заводской мотор ЯВЫ. Сегодня много внимания уделяется его доводке. Имена специалистов, прежде всего из ФРГ, которые владеют секретами улучшения технических характеристик двигателей, в мире спидвея известны так же хорошо, как и ведущих гонщиков. Пожалуй, самый именитый среди них — баварец Эрик Байер, владелец небольшой автомастерской и по совместительству надомник по подготовке деталей моторов БМВ для формулы 1. А теперь еще и двигателей ЯВА для зимнего спидвея. На них будут выступать наши Юрий Иванов — чемпион мира и Раис Мустафин.

В компании с ними самый титулованный из всех участников чемпионата Владимир Сухов, младший брат Юрия Иванова Сергей (оба они выступают с двигателями, подготовленными на «явском» заводе в Дивишове), а также Виталий Русских и Сергей Соколов, тоже на улучшенных моторах.

Кому из них отдать предпочтение? Накануне гонок на пресс-конференции, где в центре внимания оказались присутствовавшие там Мустафин и Сергей Иванов, их спросили: кого они считают фаворитом в своей команде? «Все шестеро — все фавориты», — не задумываясь, ответил Раис. Мало кто тогда ему поверил, но первый день соревнований стал лучшей иллюстрацией к словам дебютанта.

Не станем, однако, забегать вперед, потому что при всем авторитете наших мастеров зимнего спидвея никто, ни они сами, ни руководитель команды Олег Павлович Яровой, ни старший тренер Сергей Александрович Старых (в прошлом сами сильные ледовики) не думали сбрасывать со счетов наших соперников. Тем более что в памяти еще стоял 1983 год, когда здесь, на этом стадионе, в командном чемпионате мира нас обошли и западногерманские гонщики и шведы. Теперь компания ледовиков-скандинавов даже в



Юрий ИВАНОВ — водитель из Красноярска, 28 лет, отец двоих детей. Чемпион мира 1986 и 1987 гг. в личных и командных гонках, неоднократный призер чемпионатов мира. Чемпион СССР 1984 г. ДОСААФ.



Владимир СУХОВ — тренер по мотоспорту из г. Жуковский Московской обл., 33 года, имеет сына. Чемпион мира 1985 г., пятикратный чемпион мира в командных гонках и трехкратный вице-чемпион в личных. ДОСААФ.



Сергей ИВАНОВ — водитель из Красноярска, 26 лет, отец двоих детей. Чемпион мира в командных гонках, чемпион СССР этого года и неоднократный призер чемпионатов Союза в личном и командном зачетах. ДОСААФ.



Виталий РУССКИХ — военнослужащий из Москвы, 26 лет. Имеет сына. Бронзовый призер чемпионата мира 1987 г. До этого дважды стартовал в финалах: в 1984 г. — 4-е место, в 1986 г. — 5-е место. ЦСКА.

отсутствие Стенлунда тоже выглядит достаточно грозно. И не подарит ли и на этот раз сенсацию лидер гонщиков ФРГ — приветливый усач Хельмут Вебер, неделю назад набравший на командном чемпионате мира наибольшее, как и наш Сухов, количество очков — 26. Но то было в Голландии, а теперь его многочисленные почитатели ждут победы «чапа» (так его называют здесь за былую привязанность к моторам ДЖАП) в Западном Берлине. Другой такой возможности у них, кажется, не будет: Вебер заявил, что это его последний чемпионат, и он постарается не упустить свой шанс.

Еще до него о своих претензиях на золото не раз заявлял Эрик Стенлунд, уже однажды владевший высшим титулом. Выступления шведа в этом сезоне и в самом деле были впечатляющими, пока падение и травма ноги в Ассене не вывели его из борьбы. По этому поводу печалились не только поклонники Стенлунда, но и наши гонщики, которые и сочувствовали ему и горели желанием сойтись с ним на ледяной дорожке — доказать, как это было в последние два года, что они все-таки сильнее. Похоже, такого случая больше не представится — Стенлунд заявил, что решил оставить лед. Жаль, очень жаль.

...Вокруг «Вильмерсдорфа» все улицы и стоянки забиты автомобилями. Любители мотогонок приехали из Западной Германии, Швеции, Финляндии. Еще задолго до начала субботних заездов заполнятся трибуны. Идут семьями, несут с собой скамеечки, термосы, бутерброды. И не только. В руках — разноцветные флажки и флаги, дудки, трещотки, рожки. И все это тут же пускается в ход. Все гремит, грохочет, поет, накаляя страсти и, словно бы, подгоняя начало заездов.

К тому времени, когда эти строки прочтут подписчики журнала, соревнования на «Вильмерсдорфе» останутся лишь в воспоминаниях, и многое из их драматических событий сотрется в памяти даже тех, кто видел чемпионат. В число их, увы, не попали советские любители мотоспорта — наше телевидение его не транслировало.

Чтобы дать представление о том, что происходило на ледовом стадионе, приведу выборочно краткие записи из своего блокнота, сохраняя и лаконизм и торопливость.

2-й заезд. Трое наших — братья Ивановы, Русских и швед Сերениус. Кто бы мог подумать, что чемпион мира уступит нетитулованному Русских. Швед — третий. Сергей не получает очков.

3-й. Не менее отчаянная борьба: Вебер показывает характер и опережает чеха Клатовского, но он лишь второй, а первый Мустафин. Вот это да!

4-й. Просто можно сойти с ума. Дважды по ходу заезда чех Свобода обходит вице-чемпиона мира Сухова. Ценой огромных усилий наш ветеран все же вырывает победу почти на финише. Да, легкой жизни у наших не будет.

6-й. Один из ключевых. Трое наших на старте. И каждый считает себя фаворитом. Гонку возглавляет то Сухов, то Соколов, то Русских. Он-то и ставит победную точку. 6 очков из 6. Молодец!

7-й. Второе падение Освальда и перезаезд. Мустафин уходит со старта последним, а заканчивает гонку с большим отрывом от преследователей — шведов.

9-й. Два на два: шведы Сигурд и Йонсон против Русских и Мустафина. Ой, ой, ой. Мустафин и на этот раз замыкающий. Лидирует Русских, потом Сигурд, но Мустафин неудержим. Третья победа!

Наверно, хватит стенограммы. Три серии позади, и единоличный лидер Раис Мустафин — 9 очков из 9. У чемпиона мира на очко меньше, по 7 — у Сигурда и Русских, по 6 — у Свенссона, Вебера, Сухова. Вот это начало!

В моих записях первого дня чемпионата выпал 14-й заезд. И не случайно. То, что там происходило, заставило забыть обо всем. Таблица свела здесь чемпиона мира и лидера чемпионата — Юрия Иванова и Мустафина. Чем-то напоминает Раис своего непревзойденного земляка Габдрахмана Кадырова — шестикратного чемпиона мира: та же стремительность, та же легкость. Вот только старт не тот. И сейчас он проигрывает. Но совершенно ясно: вторая роль — не для него. И то, что впереди сам чемпион, не сдерживает, а подстегивает уфимца. Зло крушат лед шипы его мотоцикла. Раз за разом бросается он на штурм позиций лидера. Сколько сделал он смелых попыток обойти его. Моментами казалось, что соперники идут колесо в колесо, но в последний миг Иванов все же впереди. Ну что бы Мустафину чуть охладить пыл, смириться не бог весть с какой потерей — одного очка! Так нет, он атакует, атакует. Любой другой дрогнул бы перед таким натиском, но только не чемпион, не Юрий Иванов. В этой борьбе нервов он ни разу не ошибся, ни разу не оступился, пресекая все попытки Мустафина обойти его то по внешнему, то по внутреннему радиусу.

Что творилось на стадионе — словами не передать. От бушевавших здесь страстей голова шла кругом. Эмоции рвались через край. А финал этого поединка был неожиданным: задев подножкой за чуть выступавшее ограждение (в этом качестве используются тюки с соломой), Мустафин скатапультировал за пределы дорожки. Сам он остался невредим, а вот мотоцикл потребовал ремонта. Так завершился этот заезд, ставший украшением чемпионата. Юрий тем временем спокойно финишировал и захватил, теперь уже до самого конца, лидерство.

Правда, и во второй день его ждало испытание, но теперь уже в роли догоняющего, когда швед Сигурд — сильнейший в своей команде — почти все четыре круга умело перекрывал ему пути для обгона. Нашему гонщику потеря очка уже ничем не грозила, но, упусти он Сигурда, и, глядишь, кто-то из наших не дотянется до медали. Когда, казалось, все уже было решено, когда шведы неистово размахивали флагами и готовы были праздновать победу в заезде, на самом последнем вираже Юрий нашел-таки щель, протиснул в нее мотоцикл и молнией выскользнул к финишному створу.

Да, наш чемпион мира достойно пронес свой титул. Только спортсмен, наделенный талантом и мужеством, исключительно стойкий, мог одержать столь убедительную победу.

Среди главных действующих лиц на «Вильмерсдорфе» оказался и Владимир Сухов, отстоявший свое звание вице-чемпиона. С его именем связано немало ярких страниц в нашем ледовом спидвее. И вот еще одна.

Добрых слов заслуживает Валерий Русских, который завоевал свою первую медаль на чемпионате мира. Завоевал в дополнительном заезде со шведом Сигурдом, одолев его отчаянное сопротивление. Успешно выступил и Сергей Соколов: шестое место весьма почетно для дебютанта. Ну а что же кумир публики Вебер? До последнего заезда он сохранял шансы на бронзу, но только теоретически, потому что последний свой старт он принимал в компании с тремя советскими гонщиками, где ему, прямо скажем, не на что было рассчитывать.

А теперь попробуем дать оценку тому, что произошло на «Тиалфе» и на «Вильмерсдорфе». Мы, конечно, ждали победы, верили в нее, но выступление наших ледовиков превзошло самые смелые ожидания. Это был триумф советской школы зимнего спидвея, которая с первых шагов развивалась под флагом ДОСААФ и так много дала мотоспорту не только у нас в стране, но и за рубежом. Хорошим началом порадовали нас мотоспортсмены в юбилейном году.

М. ТИЛЕВИЧ,
спец. корр. «За рулем»
Западный Берлин

Результаты личного чемпионата мира: 1. Ю. Иванов — 28 очков; 2. В. Сухов — 23; 3. В. Русских — 21 (все — СССР); 4. Я. Сигурд (Швеция) — 21; 5. Х. Вебер (ФРГ) — 20; 6. С. Соколов (СССР) — 20... 11. Р. Мустафин — 11... 14. С. Иванов — 8.

Результаты командного чемпионата мира: 1. СССР — 74 очка; 2. Швеция — 56; 3. ФРГ — 49; 4. Финляндия — 31; 5. Нидерланды — 24.

Читатель продолжает разговор

«ВОЖДЕНИЕ ПО МУКАМ»

«Прочел в журнале репортаж «Вождение по мукам» и подумал, а ведь это и про нашу дорогу. Все как будто списано с трассы Ольховка — Зензеватка в Волгоградской области. Подумайте, на широкой асфальтированной дороге без перекрестков и пешеходных переходов с видимостью на километр и больше понаставлены знаки «40». Правда, формально едешь по населенному пункту, но в нем несколько домов, а до ближайшего метров 150, да и все подходы просматриваются отлично. Я несколько раз интересовался у работников ГАИ, устраивающих засады, зачем тут эти знаки. Говорят, когда-то здесь было много ДТП. Неужели таким способом решать эту проблему?»

Это цитата из письма волгоградца **В. Догадова.** Приведем сразу еще одну. Вот что пишет **А. Вавенко** из Донецка:

«И по дорогам Донецкой области, спросите любого побывавшего у нас, ездить одна мука. Такого обилия запрещающих знаков, уверен, нигде не увидишь. Раньше на границе области приезжающих встречал плакат «Донецкая область приветствует дисциплинированных водителей!» Теперь — угрожающий транспарант «За движением ведется скрытый надзор!» Не правда ли, этот факт говорит о многом, в частности о том моральном климате, в котором живет дорога. А работники ГАИ и не видят нелепых ограничений скоростей и других запретов. Ведь на патрульных машинах они скорость держат какую хотят».

Да, дело, конечно, не в одной Московской кольцевой автомобильной дороге. Идея провести такой рейд родилась у нас не вдруг, она возникла из анализа редакционной почты, которая свидетельствует о том, что неоправданное снижение скоростей на дорогах, увы, практикуется сплошь и рядом. Мы и ожидали, что тема эта взволнует многих. Среди откликов на выступление журнала писем москвичей и жителей столичных предместий не более трети, а дальше — из Новосибирска и Ставрополя, Орши и Барнаула, Николаева и Калининграда, Туймазы и Краснодара, из десятков других городов. Но на сей раз широкая география редакционной почты не радует, а огорчает. Огорчает, что практика решать извечную проблему «скорость и безопасность» по способу «тише едешь...» получила такое широкое распространение.

О чем же в этой связи пишут наши читатели?

О том, что «в вопросе об ограничении скоростей ГАИ надо менять подход. Скоростные лимиты должны быть всесторонне обоснованы и учитывать изменения дорожной обстановки, а они происходят не только в течение месяца или недели, но даже на протяжении одного дня. Жесткие режимы не отвечают современным требованиям к организации движения» (**И. Козяр,** Балашиха Московской области).

Что «работать водителям стало тяжело, уж очень много на дорогах непонятных ограничений, несправедливости. Пусть вместо скрытого патрулирования работники ГАИ почаще держатся в общем потоке транспорта, изнутри лучше видно, в чем корень зла, в чем нам необходимо перестраиваться» (**А. Васильев,** Домодедово Московской области).

Что «без дела установленные знаки сбивают водителей с толку, отучают верить им, а это никак не способствует организации движения. Если водитель будет уверен, что вся путевая информация соответствует дорожной обстановке, он и отступать от требований знаков не будет, не злоумышленники же ездят по дорогам» (**И. Галямин,** Москва).

В общем, позиция читателей однозначна: и в организации движения нужна перестройка, нужно новое мышление. И прежде всего оно должно состоять в том, что на первое место будут поставлены интересы человека — спокойно ли, удобно ли ему на дороге или нет. Ведь можно так «организовать» движение — ограничить до минимума скорость, запретить повороты, остановку и стоянку и т. д., что безопасность будет полная, а люди на дороге просто взвоют. Иными словами, организация движения должна не только соответствовать целям безопасности, но и быть справедливой, то есть быть человечной и в задачах, и в средствах их решения.

Почему же перемены здесь еще так незначительны? Почему в организации движения еще много такого, что вызывает справедливую критику водителей?

«На мой взгляд, потому, — пишет **А. Цыганов** из Пензы, — что у нас нет до сих пор настоящих правил установки знаков. Таких, где четко бы говорилось, в каких случаях и где должен устанавливаться тот или иной знак — при каких параметрах дороги, при какой видимости, интенсивности движения и т. д. Отсюда субъективизм и катастрофически растущее количество знаков «30», «40», «50», где вполне можно было бы двигаться в пределах, разрешенных Правилами».

«Несет ли ответственность за непроизводительные потери на автотранспорте тот, кто действует по принципу «тише едешь — дальше будешь»? Мы предлагаем при каждом подразделении ГАИ, занимающемся организацией движения, создать общественные комиссии из наиболее опытных водителей, работников автотранспортных предприятий, дорожных служб, ВДОАМ. Для контроля снизу. Для ежегодной аттестации всех дорожных знаков и устранения препятствий на пути повышения эффективности работы автотранспорта» (из коллективного письма водителей, работников автотранспортных предприятий, преподавателей автомобильного училища, Рязань).

«Одна из причин плохой организации движения, по-моему, в том, что этот вопрос часто остается вне поля зрения партийных и советских органов на местах. За 20 лет моей депутатской деятельности не припомню случая, чтобы со стороны общественности и местных Советов народных депутатов работа в этой области подвергалась принципиальной проверке, обсуждению на сессиях, в постоянных комиссиях исполкома. Может быть поэтому ГАИ и уверовала в свою непогрешимость? А ведь надо прямо сказать, бездумные ограничения, какими бы благими намерениями они ни прикрывались, наносят государству непоправимый вред. Каждый запрещающий знак, установленный на дороге без надобности, — это не полученные в срок тонны народнохозяйственных грузов, тонны напрасно сожженного горючего, безвозвратно потерянное время, вред окружающей среде и т. д. Повесят, например, возле школы знак, ограничивающий скорость, и действует он в любое время, в том числе и тогда, когда в школу никто не ходит. Произошла где-то авария — и на этом месте пожизненно устанавливают тот же знак. Но это же чистейший формализм, ничего общего с организацией движения не имеющий! Критическая оценка работы ГАИ по организации движения в условиях перестройки всех звеньев нашего хозяйства совершенно очевидна» (**А. Колоколов,** Барнаул).

«Считаю, что у нас очень слаб контроль за тем, кто, как и для чего устанавливает дорожные знаки, на какой срок. Едешь, видишь знаки «20» и «Ремонтные работы». Через месяц возвращаешься, ремонтников и след давно простыл, а знаки так и стоят. В начале зимы поставили у нас знаки «Скользкая дорога». О снеге уже и воспоминаний не осталось, но знаки по-прежнему твердят — скользко! А ведь знаки должны помогать водителю, а не сбивать его с толку» (**С. Ситников,** Сердобск Пензенской области).

Но вернемся к Московской кольцевой автомобильной дороге, к той конкретной ситуации, адрес которой был назван в нашем репортаже «Вождение по мукам».

«Я за рулем 25 лет, — пишет **В. Исаев** из Ивантеевки. — Мне пользоваться московской кольцевой приходится постоянно. Скажу, что езда по ней так выматывает нервы, что я, как и многие мои товарищи, даже если ехать надо на другой конец Москвы, выбираю путь не по кольцу, а через город».

«Я очень старый водитель, «права» получил в далеком 1943 году. Видел всякое, но тот скоростной режим, что введен на МКАД, противоречит и духу времени и здравому смыслу, он по существу провоцирует нарушение Правил. Как назвать такую практику?» (**Г. Березин,** Москва).

«Положение, которое сложилось на МКАД, далее нетерпимо, — считает москвич **В. Панин.** — Я здесь попадал в аварийные ситуации чаще, чем в городе. Тезис, что МКАД — городская улица, не выдерживает критики. К знакам «60» по крайней мере надо добавить дополнительные таблички с зоной и временем действия».

«Надо иметь великое терпение, чтобы

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

не нарушать знаки ограничения скорости, которые расставлены на МКАД. Согласен с тем, что на первой полосе, где движутся грузовики, надо ввести лимит «70», а на второй — для легковых автомобилей и автобусов — «80» или «90» (**В. Мишин**, Козельск Калужской области).

«Неужели наконец поняли, что обстановку на МКАД надо менять? И заниматься этим вопросом надо как можно скорее, дабы не потерять время и веру водителей в возможность перестройки и в этой области. В левом ряду надо разрешить 100 км/ч, в правом — 80 км/ч» (**Ю. Якушин**, Лобня Московской области).

В заключение оценим общую тональность редакционной почты. Она в высшей степени симптоматична.

Многие письма в редакцию начинаются словами «Никогда раньше не писал вам, а сейчас решился...» Да, настали другие времена. Времена, когда с общественным мнением стали считаться, когда его стали учитывать во всех сферах нашей жизни. Люди увидели, что их мнение что-то значит, отсюда и перемены в психологии. А это гарантия успеха в начавшейся перестройке.

Да, любой проект сегодня оценивается и специалистами, и общественностью. Общественная экспертиза нужна и организации дорожного движения. Слишком много мы потеряли из-за того, что в прошлом вопросом о том, как принимают и оценивают работу по организации движения сами потребители, мало кто интересовался. ГАИ, потому что верила (может быть и сейчас на это надеется), что заставит выполнять любые решения с помощью штрафов и прочих административных мер. А органы, которые обязаны ее контролировать, из соображения «ей лучше знать». Вот и получилось, как ГАИ решила, так и верно.

Наша «общественная экспертиза» оценила введение на Московской кольцевой автодороге повсеместно режима «60» на двойку. Так можно ли и дальше не прислушиваться к общественному мнению? Долго ли безапелляционные утверждения о безошибочности принятого много лет назад решения будут противостоять обязанности всесторонне, а значит и с участием общественности обсуждать свои идеи и планы?

Последняя цитата в этом кратком обзоре редакционной почты. «Многие считают, что в работе ГАИ ничего не изменится, — написал нам **А. Габов** из Сыктывкара. — Как хочется, чтобы эти скептики ошиблись!» Присоединимся к этому пожеланию.

На журнальной полосе мы, естественно, смогли представить лишь небольшую часть читательских писем на эту интересующую всех тему. Однако ни одно из них не будет оставлено без внимания. По взаимной договоренности мы направили эту редакционную почту в Главное управление ГАИ МВД СССР. Руководство Управления заверило редакцию, что она будет всесторонне изучена, а предложения наших читателей по достоинству оценены.

В одном из ближайших номеров мы сообщим о тех конкретных шагах, которые будут предприняты для повышения уровня организации движения после публикации материала «Вождение по мукам».

Анализировал редакционную почту
Г. ЗИНГЕР

ЗА СТРОКОЙ ПРАВИЛ

Комментируем новую редакцию Правил дорожного движения

«Скорость движения и дистанция». В начале раздела, как и раньше, перечислены главные факторы из тех, что водитель должен принимать во внимание при выборе скорости, — характер движения, дорожные условия, метеорологическая ситуация, техническое состояние транспортного средства и др. Но в любом случае, подчеркивают Правила, она не может превышать установленные для данной дороги пределы.

Во второй части этого пункта 11.1, где определены обязанности водителя при возникновении на пути препятствия или другой опасности для движения, есть существенные дополнения.

Во-первых, точнее сказано, о каких препятствиях или опасностях идет речь. О тех, разумеется, «которые водитель в состоянии обнаружить» и вовремя, естественно, когда у него еще есть возможность, что-то предпринять, чтобы, как говорят, отвести беду. Вот пример. Представьте себе оставленный кем-то на ночной дороге огромный камень. Объективно опасность существует? Несомненно. Но может ли водитель ее заблаговременно увидеть и с учетом этого откорректировать свою скорость? Нет, конечно. Такую помеху хорошо если метрах в десяти различишь во тьме. Стало быть, нельзя поставить в вину водителю и несоответствие скорости обстановке на дороге или тот факт, что его меры для остановки автомобиля не дадут результата. И только потому, что заметить опасность он смог лишь тогда, когда технической возможности остановить автомобиль, не доезжая до препятствия, у него уже не было.

Во-вторых, новая редакция Правил в качестве альтернативы торможению и остановке автомобиля допускает маневрирование — объезд препятствия. Это существенно расширяет арсенал средств, которыми водитель может воспользоваться, чтобы предупредить дорожное происшествие. В самом деле, нередко торможение в опасной обстановке уже не спасает, потому что оставшееся до препятствия расстояние меньше остановочного пути автомобиля. А вот объехать препятствие водитель легко успевает. Ведь реакция автомобиля на поворот руля почти мгновенна — примерно 0,2 секунды, а на полную остановку даже со скорости 60 км/ч потребуется не меньше 3 секунд.

Однако Правила ставят здесь существенное условие. Маневр в описанных ситуациях водитель вправе предпринимать только тогда, когда уверен, что своими действиями не создаст аварийную обстановку для других водителей, движущихся навстречу или по соседним полосам, не будет угрожать жизни пешеходов и других участников движения.

Итак, отныне способность водителя избежать наезда или столкновения увязана с реально существующей у него возможностью заблаговременно обнаружить препятствие или опасность для движения. А предоставление выбора в действиях по предотвращению ДТП повышает вероятность благоприятного исхода.

Теперь о некоторых изменениях лимитов скоростей. Сначала о тех водителях, кому Правилами скорость повышена против той, что была прежде. Во-первых, легковых и грузовых автомобилей на дорогах, обозначенных знаком «Автомагистраль». Легковые здесь могут двигаться со скоростью до 110 км/ч, грузовые тоже, если их полная масса меньше 3,5 т, и 90 км/ч, если больше. Во-вторых, водителям мотоциклов. Анализ ДТП и изучение реальных условий движения показали, что лимит 90 км/ч, который принят на обычных дорогах для водителей легковых автомобилей, и для мотоциклистов более безопасен, чем 70 км/ч, поскольку их меньше обгоняют и они к тому же расстаются с компанией большегрузных машин, где чувствовали себя неуютно. Учитывая эти обстоятельства и принимая во внимание возросший за последние годы уровень активной и пассивной безопасности мотоциклов, было принято решение подтянуть эту группу транспортных средств по скорости к легковым автомобилям. В-третьих, признано нецелесообразным сохранять и дальше режим «не более 50 км/ч» для автокранов, самоходных машин и механизмов. Они должны подчиняться общим для грузовых автомобилей скоростным лимитам.

Не забудем при этом, что в силе осталось требование не превышать в любом случае ту скорость, которая технической характеристикой транспортного средства определена как максимальная, а у автокранов в зависимости от конструкции она колеблется от 50 до 90 км/ч.

Вместе с тем умерили скорость легковых автомобилей, буксирующих прицеп. Они на дорогах вне населенных пунктов могут двигаться теперь со скоростью не более 70 км/ч и лишь на автомагистралях до 90. Если вспомнить, что такие прицепы часто не имеют тормозной системы, то эта мера не покажется никому излишней.

Конечно, общие лимиты скоростей не могут всегда соответствовать обстановке движения в том или ином конкретном месте. Уже сегодня и в городах, и на загородных дорогах есть немало участков, где без опасности для движения скорость может быть повышена. Скоростные магистрали с лимитом «80» или «90» есть уже во многих городах страны. По всей видимости, процесс этот будет набирать силу, и Правила предоставили такую возможность службам организации движения. При помощи знаков «Ограничение максимальной скорости» можно вводить тот режим, который в большей степени отвечал бы конкретной обстановке. Такое решение должен принять Совет Министров республики или исполком Совета народных депутатов.

В то же время во всех случаях, когда водителю надо установить скорость ниже той, что определена общими правилами, это можно сделать, установив на его транспортное средство опознавательный знак ограничения скорости. Знаки «70», например, должны стоять на всех транспортных средствах, которыми управляют люди, чей водительский стаж менее двух лет. Со специальным индексом знаки могут применяться при перевозке опасных или тяжеловесных грузов.

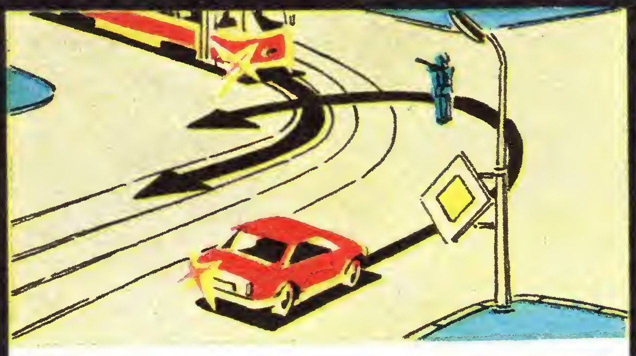
В заключение отметим, что по опыту многих стран в наши Правила включено требование, обязывающее водителей «тихоходов», скорость которых по технической характеристике или в соответствии с опознавательным знаком не должна превышать 50 км/ч, а также тяжеловесов, чья полная масса свыше 12 тонн, поддерживать до движущегося впереди повышенную дистанцию, достаточную, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли без помех перестроиться вправо и встать снова в ряд.

М. АФАНАСЬЕВ,
заместитель начальника лаборатории безопасности дорожного движения ВНИИ МВД СССР

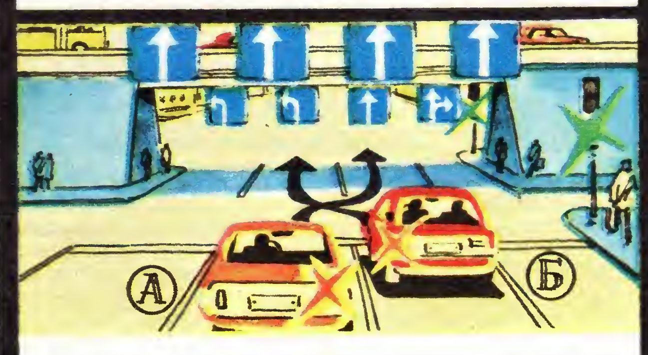
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Под редакцией ГУ ГАИ МВД СССР

Ответы — на стр.32



I. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?
1 — водитель автомобиля
2 — водитель трамвая



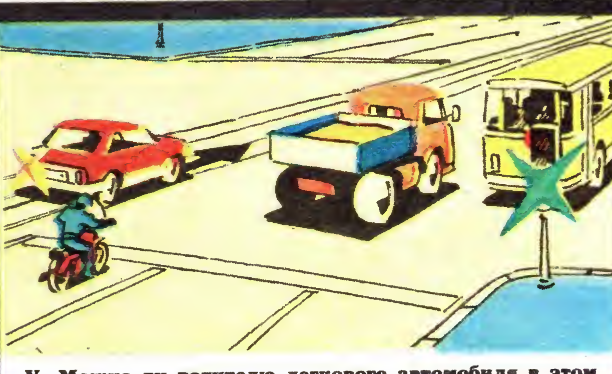
II. Разрешены ли в этой ситуации показанные маневры?
3 — разрешены
4 — запрещены
5 — только водителю Б



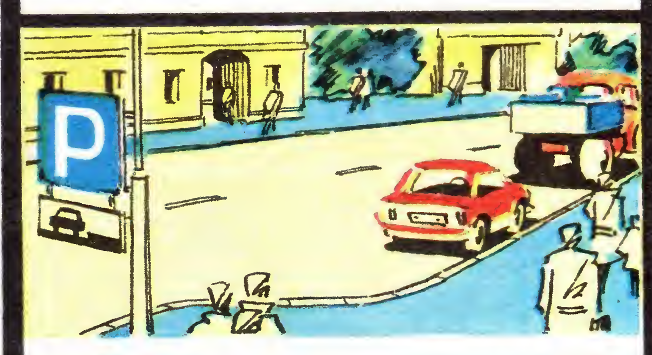
III. Водитель грузовика намерен повернуть налево. Кто должен уступить дорогу в такой ситуации?
6 — водитель легкового автомобиля
7 — водитель грузового автомобиля



IV. Могут ли водители развернуться на дороге таким образом?
8 — могут
9 — только водитель грузовика



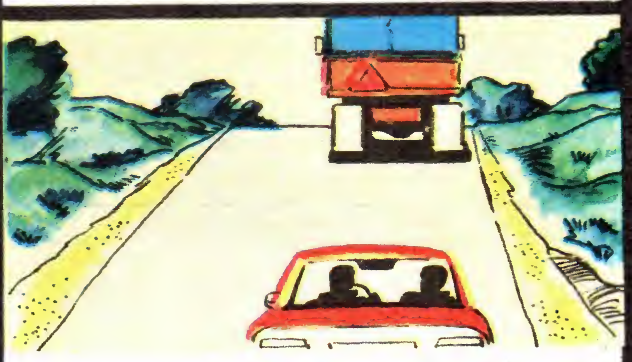
V. Можно ли водителю легкового автомобиля в этом ряду двигаться через перекресток?
10 — можно
11 — нельзя



VI. Имел ли право водитель грузового автомобиля на стоянку в этом месте?
12 — имел
13 — не имел



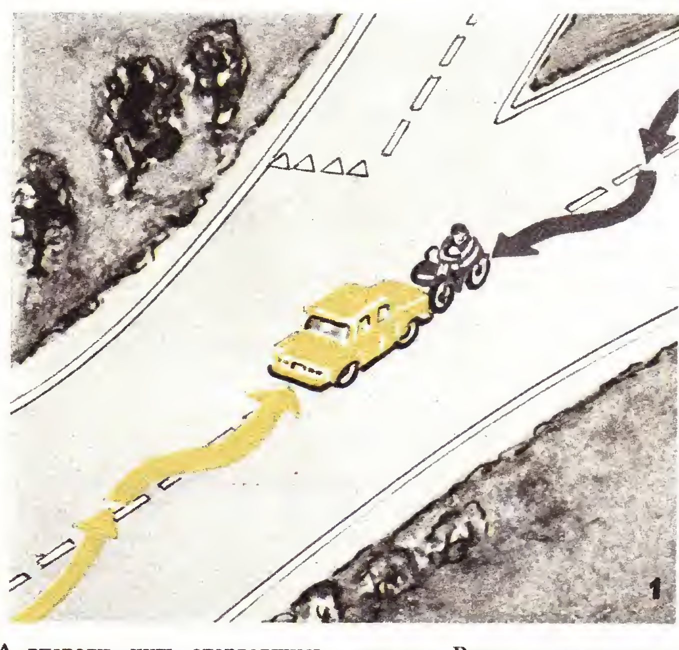
VII. В какой последовательности проедут перекресток транспортные средства?
14 — автобус; самосвал; гужевая повозка
15 — самосвал; гужевая повозка; автобус



VIII. О чем говорит здесь знак аварийной остановки?
16 — впереди остановившийся автомобиль
17 — впереди буксируемый автомобиль

ЧТОБЫ ВСЕМ БЫЛО ЯСНО

Размышления над почтой «Зеленой волны»



Речь пойдет о стиле вождения. Знакомясь с почтой «Зеленой волны», мы обратили внимание на письма вот какого рода. Рассказывая об авариях, их авторы убеждают нас, что действовали по Правилам, из лучших побуждений, и в мыслях не имея ничего плохого, а тем не менее остались непонятыми, более того, благородные их порывы оказались даже злом. Почему?

Водителю «Москвича—2138» А. Бакасу надо было повернуть налево, на примыкающую V-образно дорогу (рис. 1). Как и на рис. 2, мы сами смоделировали ситуацию на основе авторских схем.

Перекресток хорошо просматривался и был свободен. Ничто не мешало осуществить задуманное. Если не считать мотоцикла с коляской, который ехал навстречу: его, согласно Правилам, надо было пропускать. Бакас срезал угол и уже был на другой стороне дороги, как вдруг решил отказаться от начатого маневра, вернуться на свою сторону.

Мотоциклист об этом ничего, естественно, не знал, не телепат попался, что тут поделаешь. Он видел лишь одно: автомобиль почти на его стороне, и водитель, судя по всему, не собирается его пропускать. Не рассчитал, наверное, бывает. Можно разъехаться и в такой ситуации, благо дорога свободна. И выехал на ту сторону, которую освободил ему водитель «Москвича». Выехал в то время, когда тот, как мы уже знаем, решил отказаться от поворота и направил свой автомобиль в ту же сторону. Ситуация стала опасной. Надо было срочно уходить от столкновения. Но куда?! Конечно, на свою дорогу, теперь она свободна.

Эта же мысль, что ситуация опасна и что надо уходить от столкновения, пришла одновременно водителю «Москвича». Знаете, как это иногда бывает на узком тротуаре с пешеходами: не могут разойтись два человека, оба мечутся то в одну, то в другую сторону. Так было и здесь. Машины столкнулись почти на осевой. Пассажир мотоцикла погибла.

Нелепая случайность, злой рок! Что заставило мотоциклиста менять направление движения, что ему тут было непонятно? — суть письма, с которым обратилась в редакцию обвиненная в аварии сторона.

Водитель другого «Москвича» А. Бражник (дело на сей раз было не под Даугавпилсом, а под Донецком) тоже, судя по письму, не мог вообразить, что его действия будут кому-то непонятны, и он не имел злого умысла, хотел как лучше, но вот ведь...

А. Бражник обгонял грузовики. Вместе с ним обходил их следом водитель «Волги». А впереди, чуть оторвавшись, шел УАЗ (рис. 2). Тут-то Бражник и засомневался: обгонять его сразу или предварительно вернуться на свою полосу? Засомневался и ладно, время для принятия решения было, но сомнения тоже выразились во вполне конкретных действиях. Он включил правую «мигалку» и, заняв часть своей дороги, «тянул» вдоль осевой, как бы говоря тем самым, что дорога свободна.

Не знаем, как прочитал ситуацию водитель «Волги», но нетрудно предположить, что маневр «Москвича» он воспринял именно как отказ от последующего обгона, как желание пропустить его, водителя «Волги», вперед. В общем, «Волга» осталась на встречной полосе и водитель продолжал обгон. А тем временем «Москвич» вплотную подобрался к УАЗу, и тут только Бражник наконец решился: буду обгонять. Включил левую «мигалку» и уже повернул было руль, как сидевший сзади пассажир воскликнул: «Осторожно, там «Волга», куда он лезет?!» Действительно, «Волга» в этот момент была так близко, что до нее можно было рукой дотянуться. Бражник тут же вильнул рулем обратно, и машины не столкнулись. Однако того, что он сделал до этого, оказалось достаточно, чтобы водитель «Волги», отпрянув от выезжавшего на его полосу «Москвича», попал колесами своей машины на обочину. Машину закрутило, потеряв управление, она съехала в кювет и, перевернувшись через крышу, встала на колеса.

У «Волги» была большая скорость, пишет Бражник, к тому же ее водитель пошел на двойной обгон. Так ли? Если разбираться по существу, то никакого двойного обгона не было. Водитель «Волги» продолжал обгон, а Бражник по сути начинал его вновь и, следовательно, должен был убедиться, что не создаст помех другим участникам движения. Порядок тут прост: коль скоро не обогнал всю «пачку» сразу, то дай это сделать другим. Прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что ни один из следую-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. Специалисты по безопасности движения указывают, что наиболее трудное для водителей время с 16.00 до 8.00. В этот период случается до 95% ДТП. Производительность труда водителей, как правило, ниже, чем в другие часы, и реакция хуже.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. В Братиславе предполагается внедрить в центральной части города автоматическую систему управления движением транспорта.

ИТАЛИЯ. Кардиологи советуют водителям, которые страдают заболеванием сердца, не выезжать в часы пик и вообще находиться за рулем не более 2 часов. Несоблюдение этого требования часто является причиной инфаркта.

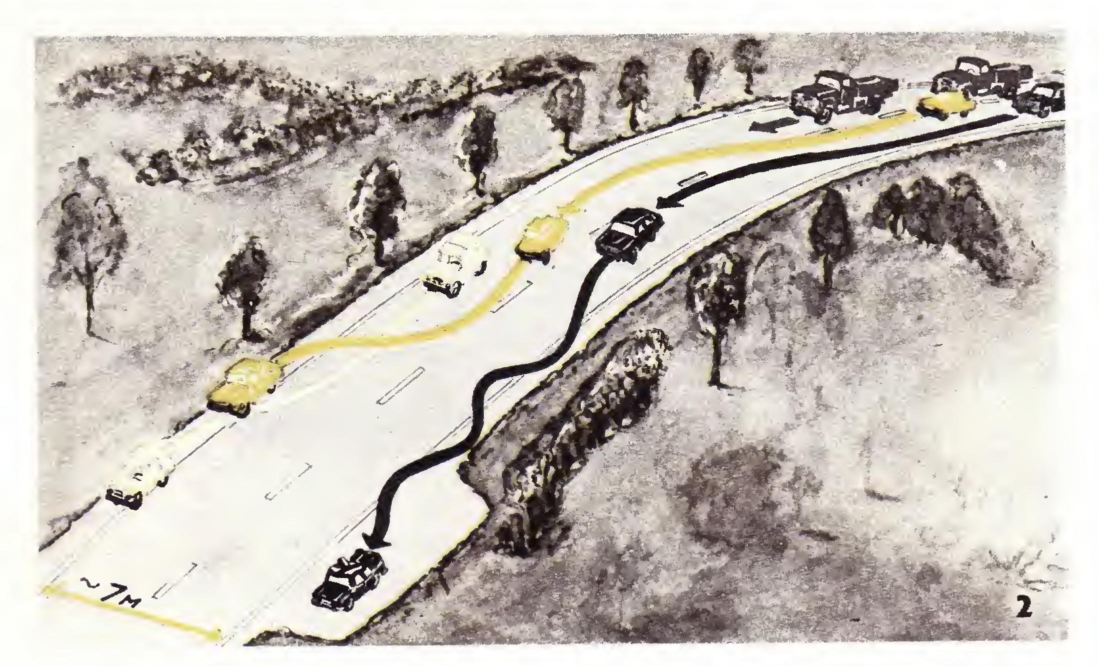
ИТАЛИЯ. Печать отмечает, что дисциплина мотоциклистов крайне низка, о чем, в частности, свидетельствует тот факт, что лишь 11% из них регулярно пользуется шлемами. Между тем вероятность стать жертвой ДТП у них в восемь раз выше, чем у автомобилистов.

ИТАЛИЯ. Управление дорожной полиции Рима издало распоряжение, запрещающее принимать на должность регулировщиц дорожного движения женщин ростом меньше 165 см. Однако очень скоро его пришлось отменить. Как выяснилось, самые маленькие регулировщицы оказались самыми способными.

США. Если водитель грузового автомобиля или автопоезда будет задержан за рулем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, то наказание его ждет гораздо более суровое, чем других водителей. Объясняется это тем, что 60% ДТП у водителей таких автомобилей связано с опьянением.

США. Большая часть похищенных в стране автомобилей не используется ворами для каких-либо поездок. Их, как правило, разбирают на запасные части. Как сообщает министерство юстиции, полиция находит лишь 13% украденных машин.

США. Проведенные здесь исследования показали, что число ДТП с участием нескольких автомобилей намного сокращается, если они и в дневное время суток будут двигаться



щих за ним водителей, которому может быть создана помеха, не начал обгон, говорит более точно новая редакция Правил. Так что дело тут не в двойном обгоне, не в скорости «Волги» и не в том, какими «связями» обладал или не обладал ее водитель, а в самом Бражнике. В том, что действия свои на дороге надо обставлять соответствующим, понятным всем и каждому образом.

Читая письма с подобными историями, невольно ловишь себя на мысли: а как их авторы сами относятся к людям, которые говорят одно, а поступают по-другому? Приятно ли иметь им дело с человеком, от которого всего можно ожидать? И думаешь, ответ тут был бы однозначным. Лучше держаться от таких подальше, быть с ними начеку. Но в то же время выходит, что с самими авторами этих историй на дороге надо держать ухо востро, быть начеку, ибо их непрогнозируемые, а фактически с подвохом поступки ничего хорошего не сулят.

Мы, конечно, далеки от мысли, что водители, о которых идет тут речь, поступали так преднамеренно, не сомневаемся, ни о чем таком не помышляли, и все же хочется сказать им: ездить надо без «недомолвок».

...Шофер первого класса А. Грибанов, проработавший на транспорте более 30 лет, награжденный знаком за работу без аварий и имеющий все категории в «правах», ехал на ГАЗ—53 по проспекту Победы в Каменске-Уральском и справа, примерно в 50 метрах, увидел пешехода, женщину, которая стояла на обочине (на тротуаре, надо полагать). Решив проявить внимание, как того и требуют Правила, — пешеходный переход! — Грибанов остановился, как он пишет, за 11—12 метров и жестом, через лобовое стекло, показал, что можно переходить дорогу. Женщина, однако, продолжала стоять. Не веря, наверное, глазам своим: в самом деле, не часто такое увидишь, чтобы водитель пропускал пешехода. На осознание такого факта потребовалось время. Время, за которое Грибанов, считая, что пешеход его пропускает, снова поехал. Поехал, а женщина в это время пошла.

Мы не будем вдаваться сейчас в названные водителем метры, не в них суть, а снова обратим внимание вот на что. Водитель решил сделать великодушный жест, не сомневаемся, из самых лучших побуждений, а кончилось все тем, что пешеход погибла. Сама виновата, долго думала, считает Грибанов.

А дело, конечно, в ином. Снова не была учтена особенность восприятия данной ситуации другим участником движения. Как и в двух предыдущих случаях, обстановка представлялась вполне понятной лишь одной стороне. Но, как минимум, такое же время, чтобы осознать, насколько она изменилась и где теперь опасность, требовалось и другим.

Грибанов притормозил и остановился, думаем, неспроста, чувствовал, ситуация опасна. Опасность видел в ней и пешеход, потому, наверное, и не переходил дорогу. И тут автомобиль остановился. Водитель посчитал, что теперь уже все в порядке — иди, пешеход. Но в сознании пешехода опасность еще продолжала оставаться. Требовались те 2—3 секунды, за которые водитель, оказывается, свое решение уже пересмотрел. Что это, как не подвох, не провоцирование на заведомо ошибочные действия?

За каждой аварией, происшествием — нарушение Правил. Так было и в этих случаях. Но не сами нарушения привлекли наше внимание, а то, что им предшествовало. Первопричина. Ведь даже выраженные вполне конкретными пунктами Правил, сами нарушения еще не раскрывают всей картины, не дают полного представления о случившемся на дороге. Не уступил, не убедился, не пропустил. Но почему? За всеми этими разнообразными и вполне конкретными причинами стоит одно — невыразительный, неуверенный, мятущийся, непонятный другим стиль вождения. Неумение найти свое место на дороге, грамотно и четко применить предписанное Правилами.

Водители как бы взяли на себя «управление» ситуацией, но вскоре, убедившись, что не могут в ней разобраться, изрядно все запутав и сбив с толку окружающих, фактически бросили руль, предоставив тем, кого втянули в свои истории, выпутываться самим. Разобраться «что к чему» в таких условиях и в самом деле было нелегко.

Ездить надо выразительно, уверенно и твердо. Семь раз предварительно отмерив, разумеется, чтобы не переигрывать потом ничего «по ходу». На дороге, как и в обыденной жизни, требуется быть понятным всем и каждому. Вот на какие мысли навела нас очередная почта «Зеленой волны».

В. КОЛЬБАХ

с включенным ближним светом. В среднем частота ДТП среди таких транспортных средств на 7% ниже.

ФРАНЦИЯ. На всей территории страны с 22.00 в субботу до 22.00 в воскресенье запрещено движение автомобилей массой более 6 т.

ФРГ. В опытном порядке в ряде населенных пунктов до конца 1989 года предполагается ввести дифференцированные ограничения скоростей движения. На главных магистралях — 50—60 км/ч, на второстепенных — 30—40 км/ч, в жилых кварталах — 10—20 км/ч.

ФРГ. Примерно 10% всех ДТП в стране составляют происшествия с двухколесными транспортными средствами, и, как правило, они имеют тяжелые последствия. По данным полиции, причиной 90% таких происшествий является нарушение правил движения мотоциклистами.

ФРГ. Предлагается место для размещения автомобильной аптечки предусматривать в подголовниках сидений, откуда ее легко достать.

ШВЕЙЦАРИЯ. По некоторым данным, треть всех поломок в пути у грузовых автомобилей связана с повреждением шин. Не менее 90% таких повреждений случаются из-за слишком низкого давления воздуха в них. Создан контрольный прибор, который ставится вместо обычных вентилей. Он не только поддерживает давление, но и сигнализирует цветной линзой об утечке воздуха.

ШВЕЙЦАРИЯ. Исследования, проведенные психологами, показали, что люди, которым постоянно не хватает времени, опасны как водители. Очень часто они ведут себя на дороге агрессивно, ездят слишком быстро, плохо ориентируются и игнорируют дорожные знаки.

ЯПОНИЯ. Водитель, которого дорожная полиция вторично обнаружит за рулем в нетрезвом состоянии или в третий раз зафиксирует как превысившего допустимую скорость движения, наказывается четырьмя месяцами тюремного заключения.

В МИРЕ МОТОРОВ

●●●

Ангола начинает выпуск мотоциклов. В столице республики организуется сборка сверхлегких мотоциклов «Симсон» из деталей, которые поставит ГДР. Годовой объем производства — 10 тысяч машин.

●●●

На заводах «Ниссан» (Япония) для контроля за качеством окраски автомобильных кузовов стали применять роботы. За 72 секунды они «ощупывают» всю поверхность кузова, выявляя участки неравномерной окраски размером не более 0,3 мм. У опытного контролера на это ушло бы 45 минут.

«ТАТРА» С ТКАНЕВЫМ ВЕРХОМ



Автомобильный завод «Татра» (ЧССР) наряду с легковой моделью «613», выпускаемой малыми сериями, изготовляет небольшими партиями ее специальные модификации. Об одной из них — «613-специал» журнал уже сообщал (1981, № 1). Недавно появилась еще одна представительская «Татра-613» с кузовом «кабриолет». Поскольку у нее нет такого важного силового элемента, каким является крыша в автомобилях с несущим кузовом, днище этой машины усилено, но масса ее при этом не возросла.

СДЕЛАНО В АЛЖИРЕ



Фирма «Клекнер-Гумбольдт-Дойц» (ФРГ) известна во всем мире как традиционный изготовитель дизелей с воздушным охлаждением. По приобретенным у нее лицензиям такие двигатели выпускают в ряде стран: например, в Испании, Канаде, США, Югославии. В Алжире популярный мотор модели Ф8Л413 мощностью 260—290 л. с./191—213 кВт делает фирма «Дойц-Магирус Альжери». Им комплектуют в первую очередь самосвалы грузоподъемностью до 26 тонн (на снимке), выпускаемые местной компанией «СНВИ/Сонаком».

ГАЗОДИЗЕЛИ В РУМЫНИИ



Автобус «Роман» с газодизельным двигателем на улицах г. Сирет.

Фото автора

Человек, приехавший в Румынию, в первом же крупном городе обратит внимание на автобусы с тремя большими баллонами для сжиженного газа на крыше. А вскоре становится очевидно, что выигрыш от перехода на газ не сводится только к экономии дизельного топлива и бензина. Значительно чище воздух в салоне, за движущимся автобусом не увидишь дымного шлейфа, нередко сопровождающего обычные дизельные.

Перевод дизельных моторов на газовое топливо ведется в СРР во все более широких масштабах: его используют и для большой части грузовиков, фургонов, спецмашин, обслуживающих коммунальное хозяйство.

А. КОЧЕРГА (АПН)

ГРУЗОВИКИ В «СТИЛЕ ВЕСТЕРН»

Подобно джинсам и широкополым шляпам, которые в США ассоциируются с ковбоями и «странниками» из западных штатов, у американских водителей-«дальнобойщиков» с годами выработалась привязанность к определенному стилю грузовиков, на которых им приходится работать.

Фирмы, производящие седельные тягачи для дальних перевозок, учитывают эти требования, которые в целом получили название «стиль вестерн». Соответствующие ему автомобили имеют капотную компоновку с плоским вертикальным радиатором большой площади, отдельными крыльями, угловатой формы кабиной и большим спальным отсеком для сменщика, установленным на раме позади нее.

Дизели мощностью 400—600 л. с., хромированные диски колес и широкие бамперы, большого объема круглые топливные баки и высоко поднятые выпускные трубы придают этим грузовикам характерный внешний вид. Кстати, такое расположение выпускных труб имеет практический смысл. На рефрижераторных полуприцепах отработавшие газы могут засасываться вместе с воздухом в холодильную систему и таким образом ухудшать качество перевозимых скоропортящихся продуктов. Поэтому срез выпускной трубы располагают возможно высоко, чтобы шлейф газов из нее прошел над крышей полуприцепа.

Седельные тягачи в «стиле вестерн» строят в США фирмы «Фрейтлайнер», «Кенворт», «Вестерн Стар», «Макк».

Довольно характерной среди них является модель «Макк-суперлайнер». На ней устанавливаются шести- или восьмицилиндровый дизель «Макк» мощностью от 250 до 440 л. с. или дизели «Катерпиллер», «Детройт-Дизель», «Каммингс» мощностью до 525 л. с. При числе передач в трансмиссии 10, 12 или 15 они обеспечивают широкий диапазон тяговых усилий и наибольшую скорость автопоезда около 100 км/ч.

У машины «Макк-суперлайнер» рама из алюминиевого сплава или марганцовистой стали, самоблокирующий межосевой дифференциал. В оборудование этих автомобилей входят регулируемые рулевая колонка, сиденье водителя с пневмоподвеской, кондиционер, радиоприемник, отопитель, пневматические звуковые сигналы.

«Макк-суперлайнер» отличается радиатором очень большой площади — 1,06 $м^2$.



Спальный отсек тягача «Вестерн Стар», размещенный за кабиной.



Современный дизайн оперения «дальнобойного» автопоезда «Кенворт».



ПОЛЬЗА ОБОЮДНАЯ

Сегодня основу структуры нашего автосервиса составляют крупные спецавтоцентры и СТО. Но они одни не обеспечат гибкости системы. В определенной мере она достигается максимальным приближением источника услуг к их потребителю. И не случайно находит распространение организация сервисных постов непосредственно в кооперативных гаражах и на открытых стоянках, где 50 и более автомобилей. Такой опыт накоплен в Москве, о чем журнал уже писал. Подробно поделиться тем, что сделано в масштабе одного кооператива и города в целом, мы попросили И. ГОЛЬДИНА — многолетнего председателя правления ГСК «Тайнинский» и С. ПУЗИЦКОГО — заместителя директора комбината технической помощи и гаражного обслуживания в объединении «Мосавтотехобслуживание».

И. ГОЛЬДИН. Убеждать владельца машины в необходимости хорошего ее обслуживания не надо. Его интересует, где сегодня это обслуживание получить. Пока в одиночку решать эту проблему сложно. Сообща содержать машины, как показывает опыт гаражных кооперативов, намного легче. Десять лет назад у себя в ГСК мы построили отдельное помещение, назвав его поначалу коллективным пунктом технического обслуживания, и заключили договор с «АвтоВАЗтехобслуживанием» на оборудование в нем небольшой СТО для членов кооператива. Сотрудничество с фирменным сервисом оказалось недолгим. Он был однобоким — только для «жигулистов», которых в ГСК 60%. А остальные, у кого «волги», «москвичи», «запорожцы» разных моделей и возрастов, как и прежде, были вынуждены искать услуги на стороне. Это был первый опыт. Он привел нас к договору с «Мосавтотехобслуживанием», взявшимся ремонтировать и обслуживать машины всех марок и моделей, которые есть у тысячи членов кооператива.

Думаю, что выскажу общее мнение всех, кто создал такие сервисные пункты у себя в гаражах и сдал их в аренду автотехобслуживанию: с юридических и практических позиций это лучший способ получить сегодня доступную и гарантированную услугу.

При нынешнем положении с запчастями, когда дефицит заставляет людей при первой возможности приобретать нужное и ненужное в запас или при необходимости искать любые, в том числе и не всегда праведные, пути для покупки, мы избавлены от этой проблемы. Есть четко налаженный и поддающийся коллективному контролю учет реальных потребностей, организованная очередность и гарантированное станцией обеспечение запчастями. Не сразу, не в один день, но обязательное.

Но до действительно безбедной жизни пока еще далеко. Это надо признать со всей объективностью. Даже на карликовой СТО при кооперативе мы считаем необходимым установить такой порядок, когда можно было бы приобрести без платы за установку автомобильную мелочь: лампочки, щетки стеклоочистителя, резиновые манжеты и сальники, что посильно и самому поставить на машину. Можно и должно насыщать станции современным высокопроизводительным оборудованием и инструментом. Я знаю, что многие пункты кооперативного сервиса нуждаются, например, в стендах для регулировки углов установки передних колес, для их балансировки. Не всегда устраивает членов ГСК односменный режим работы СТО. Если уж станция при гараже, то обслуживать машины целесообразнее, когда это наиболее удобно их владельцам — вечерами или по выходным дням. Отстает от жизни и подготовка специалистов, работающих в сервисе. Не каждый из них возьмется обслужить и отремонтировать последние модели машин, насыщенные новым электрооборудованием и электроникой.

Вся работа станции под контролем нашей общественной комиссии. Но при этом взаимоотношения строятся на полном доверии, вплоть до того, что члены кооператива вместе с заказами на работы оставляют мастеру ключи от боксов, где хранятся машины. Не будь у нас проверенной годами уверенности в действительной пользе именно такой формы сотрудничества с автосервисом, мы не планировали бы расширения станции за счет средств кооператива. Тратить собственные деньги на дело сомнительной выгоды никого не заставишь.

С. ПУЗИЦКИЙ. Утверждать, что создание пунктов технического обслуживания при гаражных кооперативах стало массовым явлением, пока преждевременно. Два года назад наш комбинат имел 12 таких производственных участков, в 1986 году их стало 15, а с четырьмя ГСК заключены договоры на сотрудничество. К концу пятилетки мы предполагаем работать уже в 30 кооперативах. Такая динамика роста отражает в известной мере и ограниченные строительные возможности кооперативов и наши возможности материально-технического обеспечения станций. Но тот факт, что добровольное и взаимовыгодное сотрудничество кооперативов с московским автосервисом устойчиво развивается, говорит сам за себя.

Чем привлекает нас работа в кооперативе? Пусть это не покажется странным, но прежде всего возможностью жить общими интересами с заказчиком, в отличие от большого предприятия реально свести к минимуму все формальности при заключении так называемого договора подряда и максимум времени уделить его выполнению. Весь административный аппарат, диспетчер, бухгалтер и кассир, сочетается в одном лице — это мастер, нередко выступающий в роли «играющего тренера» в команде из нескольких слесарей. Для комбината это означает уменьшение расходов на содержание административно-управленческого персонала и рост рентабельности.

Производственные участки, встроенные в места хранения стабильного парка машин, берут на себя все мелкие работы по обслуживанию и ремонту, высвобождая для трудоемких дел крупные предприятия. Одновременно выполнение большой массы мелких заказов попадает под личный контроль самих заказчиков и общественной комиссии кооператива, создавая тем самым условия для бесконфликтной работы при немедленном устранении брака. Все претензии разрешаются на месте, не вырастая до жалоб на уровне руководства комбината или всего объединения. Это вовсе не означает, что в наших кадровых делах нет проблем. Они возникают, но решать их проще с помощью действительно объективного и заинтересованного общественного контроля. В прошлом году, например, по просьбе правлений кооперативов были заменены руководители четырех участков, расстались мы и с несколькими слесарями, допустившими проступки.

Помимо экономических и организационных факторов, создающих удобные условия и сервису и кооперативу, большое значение имеет моральный климат такого сотрудничества. Открытость отношений, доступность для контроля на взаимной основе любого участка нашей деятельности, будь то работа с автомобилями, финансовые расчеты, распределение запчастей и их наличие на складе, создают атмосферу доверия, так необходимую в сфере обслуживания. Конечно, до идеала нам еще далеко, не хватает материального обеспечения, общей культуры сервиса. Но мы на верном пути.

СЕРВИС

Ставим конкретный вопрос

ПОКРЫШКИ С НАГРУЗКОЙ

Существовавший до недавнего времени порядок торговли покрышками с предварительной записью на очередь и реализацией через магазины в условиях дефицита более или менее устраивал автолюбителей. Однако с января нынешнего года, судя по потоку писем, который буквально хлынул в редакцию, ситуация резко изменилась. Дело в том, что все фонды покрышек теперь переданы Минавтопрому СССР, который реализует их в основном через станции технического обслуживания. Это и вызвало бурный протест автолюбителей. И вот почему.

В своем письме в редакцию участник Отечественной войны персональный пенсионер П. Бахтин из Ташкента рассказывает: он ждал вызова из магазина № 14, но приглашение поступило от местного автоцентра ВАЗ, куда управление торговли передало списки очередников за покрышками. Тут и начались неприятности. П. Бахтина дополнительно к шинам вынудили приобрести четыре диска, вписали в заказ-наряд техническое обслуживание, взяли деньги за установку новых колес, которые накачивал и устанавливал он сам. Это испытание продолжалось с открытия автоцентра до его закрытия. Был момент, когда П. Бахтин попытался возмутиться таким «обслуживанием», но ему пригрозили, что через два года вообще не запишут на очередь.

Многие автолюбители, как это явствует из их писем в редакцию, понимая, что въезжать за покрышками непосредственно в цех СТО обойдется себе дороже, сразу же идут к кассе, оплачивая мойку автомобиля, монтаж шин, их балансировку и установку на машину. А потом получают покрышки со склада — прямо в руки, без мучительного прохождения через ненужные работы, как это было с П. Бахтиным.

Журнал уже писал о застарелой привычке автосервиса строить собственное благополучие за счет клиента. В свое время редакция немало внимания уделила вопросам организации торговли шинами, указывая, что автосервис в нынешнем его состоянии не может справиться с этой задачей (см. «Как ездить без шин?..», 1985, № 11). Но в Госплане СССР решили иначе и вместо 10% фондов покрышек, которые получал раньше Минавтопром СССР, передали автотехобслуживанию все 100%. В связи с таким неожиданным решением хотим задать здесь этим руководящим организациям совершенно конкретные вопросы.

В каком качестве покрышки попадают в автосервис: как обычный товар, который нужно просто и без затей продать, или как запасные части — с обязательной установкой? Если как товар, то накручивание цены на них любым способом из богатого арсенала службы сервиса надо рассматривать как вымогательство с дальнейшей квалификацией такого деяния по статьям уголовного кодекса.

Если же покрышки поступают в автосервис как запчасти, то есть автоматически на них спускается и план услуг, то мы хотели бы точно знать, чем руководствовались авторы такого решения. Действительно, одним росчерком пера превратить миллионы товарных фондов покрышек, каковыми они были, пока числились за Минторгом СССР, в запасные части, а следовательно, и в миллионы рублей дополнительной прибыли для автосервиса за счет непроизведенных услуг, это, согласитесь, неординарная идея. Долго ли еще автолюбителям придется за нее расплачиваться, покупая шины с нагрузкой? Мы ждем ответа по существу.

Как подкрасить автомобиль

Блестящее и гладкое эмалевое покрытие автомобиля, к сожалению, не вечно. Со временем на нем появляются царапины, следы ударов, вспучивания краски, под которыми развивается ржавчина. Наконец, наступает момент, когда становится ясно: откладывать больше нельзя, нужно заняться подкраской. С чего же начать? Как действовать, чтобы получилось хорошо и красиво, а не тяп-ляп? Своими соображениями по этим вопросам сегодня делится сотрудник редакции А. МОИСЕЕВИЧ.

Сама по себе тема нашего разговора очень старая. Написано много брошюр и статей, в том числе весьма информативных. Но в них как-то не выделяют, а кое в чем просто обходят те две проблемы, которые для автолюбителя имеют первостепенное и принципиальное значение.

С них и начнем. Но сразу условимся вот о чем. В дальнейшем придется упоминать разные марки эмалей, грунтовок и шпатлевок. Перечисление всей номенклатуры и расшифровка обозначений заняли бы здесь слишком много места. Эти сведения есть во многих других источниках, среди которых — две статьи в «За рулем» (1981, № 8, с. 32—34; 1985, № 5, с. 26—27), а также недавно поступившая в продажу книга Ю. А. Шангина «Восстановление лакокрасочного покрытия легкового автомобиля» (М., Транспорт, 1987).

КАКУЮ КРАСКУ ПРЕДПОЧЕСТЬ!

Увы, однозначного ответа на этот вопрос пока нет, потому-то он и является «проблемой № 1». У каждого из материалов, которыми мы реально располагаем, есть свои потребительские особенности, свои достоинства и недостатки. Задача сводится к тому, чтобы правильно соотнести эти особенности с имеющимися условиями работы и возможностями.

Нитроэмали (их маркировка — НЦ-11) известны давно и широко применяются до сих пор. Такая эмаль состоит из нитролака (нитроцеллюлозы, разведенной в растворителе, с небольшими специальными добавками), в котором размешан красящий пигмент. Главная особенность нитроэмали — быстрое высыхание при обычной температуре (+20° С), что делает ее привлекательной для ремонтных работ. Но...

Во-первых, прочность сцепления с металлом (адгезия) у этой эмали невелика. Так что грунтовать зачищенные до металла места обязательно, иначе работа будет пустой.

Во-вторых, нитроэмаль при напылении ложится тонким слоем. Чтобы получить покрытие нужной толщины (примерно 0,1 мм), приходится последовательно наносить три—шесть, а то и больше слоев. У многих на это не хватает терпения, ведь после двух или даже одного слоя кажется, что все закрашено. Тонкое покрытие быстро становится неопрятным, а из-за его негерметичности под ним появляются очаги коррозии.

В-третьих, окрашенная поверхность получается не блестящей, а полуматовой. Ее обязательно нужно шлифовать и полировать. Нитроэмаль позволяет это делать, поскольку покрытие имеет гомогенную структуру, то есть одинаково по составу на любой глубине. Шлифовка и полировка дают хороший результат, но труда приходится положить немало. Есть, впрочем, и такой способ: готовое покрытие опрыскивают растворителем № 648, и его поверхность разглаживается, начинает блестеть. Но эта технология требует известной опытности исполнителя.

В-четвертых, механическая прочность нитроэмалевого покрытия не очень высока: оно отличается хрупкостью. Поэтому срок службы его довольно невелик — два, от силы три года.

Есть и «в-пятых». Тщательно отполированное нитроэмалевое покрытие блестит и сияет не хуже фирменной «синтетики», но, тем не менее, ремонтное пятно заметно даже при полном совпадении колера. Тут ничего не поделаешь: разная фактура поверхности, и глаз это ловит. Конечно, разница не столь велика, но она есть, и при строгом подходе к делу ее надо учитывать. Зрительное восприятие можно обмануть, если довести подкраску до естественных границ кузовной детали — стыков, швов.

И, наконец, еще одно обстоятельство. Основное достоинство нитроэмали — быстрое высыхание — зачастую оборачивается недостатком: она сохнет в выходной головке пульверизатора прямо во время работы. Может быть это связано с тем, что распыливающие устройства, которые доступны в нашей автолюбительской практике (о них речь пойдет дальше), работают при малом давлении воздуха. Во всяком случае, пульверизатор в самый неподходящий момент ухудшает распыление, начинает «плеваться» и портит уже покрашенное. Насколько позволяет судить опыт, можно своими силами сделать весьма несложный распылитель, свободный от этого недостатка. Но его надо делать — готовых нет.

Таким образом, простота использования нитроэмали кажущаяся. Тогда почему мы о ней говорим? Почему сразу не ориентируемся на ту же краску, что положена на кузов при «рождении»? Да потому, и это всем хорошо известно, что с ее применением дело обстоит ох как непросто. Речь идет о так называемых **меламино-алкидных эмалях.**

Всем они хороши: прочны, эластичны, обладают высокой адгезией, дают отличный блеск естественным образом, без шлифовки и полировки. Но эти качества достигаются только при условии, практически недостижимом для автолюбителя, — при сушке в высокотемпературной камере (МЛ-12 — 130° С, МЛ-197 — 100—110° С, МЛ-152 — не ниже 80° С). При обычной температуре меламино-алкидные эмали (в обиходе их называют синтетическими) просто не высыхают полностью, образуя после долгого времени некий «завяленный» слой, нетвердый, непрочный, с рыхлой микроструктурой.

Можно ли введением каких-то химических добавок понизить температуру сушки меламино-алкидной эмали до +20° С без ущерба для качества покрытия?

Пока такой возможностью мы не располагаем. Существует много рецептов так называемых катализаторов сушки, они приводятся в разных пособиях. Но, увы, это не панацея. Катализаторы, действительно, несколько понижают температуру, необходимую для полного высыхания, — одни больше, другие меньше, но не до + 20° С (имеется в виду получение, так сказать, номинальной прочности слоя). Хотя бы + 50—60° С при сушке нужно обеспечить. Если окрашенный участок невелик, можно воспользоваться каким-нибудь бытовым электронагревательным прибором, в противном случае поможет только очень жаркая погода, когда машину можно либо выставить под палящее солнце, либо загнать в раскаленный металлический гараж. Правда, и при + 20° С меламино-алкидная эмаль с катализатором худо-бедно высохнет и затвердеет примерно за неделю. Но по качеству это получится далеко не то же самое, что при горячей сушке.

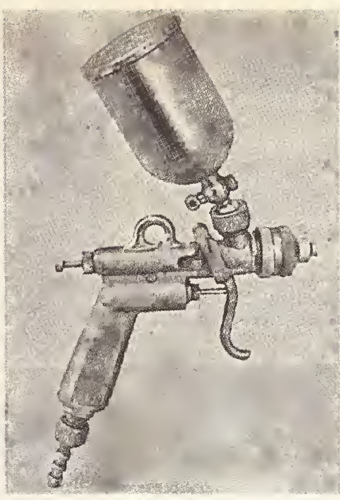
И еще вот что обращает на себя внимание. Посмотрите на названия химикатов, которые используются в качестве катализаторов сушки: «Контакт Петрова» (смесь нефтяных сульфокислот), монобутилфосфорная или дибутилфосфорная кислота, тетрахлорфталевый ангидрид, малеиновый ангидрид. Где можно приобрести такое? Негде. Разве что в магазинах химреактивов, да и то крайне маловероятно. Поэтому есть смысл упомянуть о практически равноценном препарате, который хотя лично мне и не попадался в печатных источниках, но проверен в деле и известен специалистам. Нужно приготовить 10-процентный раствор концентрированной соляной кислоты в бутиловом или изопропиловом спирте (приходилось слышать, что вместо спирта применяли растворитель РФГ). Перечисленные вещества вполне доступны. Этот раствор и является катализатором; его добавляют к меламино-алкидной эмали в количестве 3—4% от ее исходной массы, то есть до разбавления растворителем для получения рабочей вязкости.

Уместно предупредить читателей еще о двух подводных камнях, которые здесь имеются. Первый: любой катализатор — это по сути дела кислота, а контакт кислоты с металлом провоцирует возникновение коррозии. Следовательно, применяя краску с катализатором сушки, нужно самым серьезным образом подойти к грунтованию обра-





1. Общий вид компрессоров СО-45А (слева) и ИК-8907 (справа), работающих от электросети 220 В.



2. Пневматические краскораспылители, работающие при давлении воздуха до 2 кгс/см^2 (слева направо): «Блеск»; СО-6Б; СО-19Б; СО-44Б.

батываемых поверхностей. Второй: не исключено, что внесенный в краску химикат подействует на красящий пигмент, несколько изменяя его цвет. Предсказать это практически невозможно, в каждом конкретном случае нужна проба.

Иногда эффект, создаваемый катализатором, пытаются получить иным, «бескислотным» путем. С этой целью при разбавлении эмали применяют растворитель для нитрокрасок (№ 646 или 647), вводя его малыми порциями при постоянном помешивании. Бывает даже, что просто подмешивают нитроэмаль. Определенный результат это дает, но, пожалуй, меньше, чем при использовании катализатора. А качество покрытия получается довольно невысоким.

Словом, выходит, что «бога не обманешь». Но нельзя обойти молчанием следующий факт. В некоторых западных странах выпускают и продают фирменные ускорители сушки меламино-алкидных эмалей — не простые химикаты, а специальные составы, разработанные именно для данной цели с учетом всех ее особенностей. С такими ускорителями эмали прекрасно высыхают при обычной температуре, образуя прочное глянцевое покрытие. Значит, можно. И, думается, непостижимых научных тайн тут нет. Так что же наши химики? Ведь как нужен подобный препарат именно у нас!

Все сказанное выше вполне оправдывает тех автомобилистов, которые встают на тропу самостоятельного поиска. Речь пойдет вот о чем. В хозяйственных магазинах частенько можно увидеть симпатичные баночки с алкидной эмалью «АаЛА» производства ГДР. Выбор цветов достаточно большой. Покрытие из этой краски обладает вполне приличным блеском, а высыхает при обычной температуре, без нагрева, хотя и не очень быстро: за два часа — «от пыли» (когда на поверхности образуется пленка), за двое суток — полностью. Специалисты по окраске автомобилей отзываются о ней кратко и пренебрежительно: эмаль не целевая, не автомобильная, поэтому мы ее не знаем и знать не хотим. Правда, во время подготовки статьи как будто удалось заинтересовать одну серьезную лабораторию; результаты этого исследования мы сразу же опубликуем. Но пока приходится полагаться только на собственный опыт и на отзывы энтузиастов, которые, откровенно говоря, могут быть не во всем точными из-за различных неучтенных влияний.

Картина вырисовывается следующая. Работать эмалью «АаЛА», разумеется, легко, в пульверизаторе она не сохнет. Довольно укрывиста: один слой уже может создать впечатление, что больше и не надо. Однако герметичность одного слоя, видимо, недостаточна, особенно когда для ускорения сушки решают использовать растворитель № 646 или 647. Если такой слой положен прямо на металл, то уже через год из-под него явственно проступает ржавчина (кстати, несоответствующий растворитель плох еще и тем, что снижает блеск покрытия). Но когда все сделано как надо, поверхность предварительно огрунтована и окрашена в два-три слоя, то естественный (без полировки) блеск у покрытия неплохой, а срок бездефектной службы у него, во всяком случае, более двух лет. Словом, долговечность не ниже, чем у нитроэмали, при отсутствии такого неприятного свойства, как хрупкость. Приходилось также слышать (к сожалению, не видеть), что при нанесении последнего слоя краски в нее можно добавить бесцветный лак ПФ-170 или ПФ-171; блеск покрытия от этого усиливается. В итоге получается, что алкидные эмали «АаЛА» для автомобилиста может и не бог весть какой подарок, однако возможности выбора краски применительно к индивидуальным условиям они расширяют.

ЧЕМ НАНОСИТЬ КРАСКУ!

Здесь двух мнений быть не может: конечно же, пневматическим краскораспылителем, другими словами, — пульверизатором.

Что касается электрических безвоздушных краскораспылителей, которые есть в продаже, то опыт показывает, что они, вероятно, хороши для хозяйственных нужд, но для окраски автомобиля непригодны, и говорить о них мы не будем.

Итак, пульверизатор. Значит, нужен еще и источник сжатого воздуха. Что из такой оснастки бывает (уточним сразу: бывает иногда и кое-где) в магазинах? Основные технические данные этих изделий приведены в табл. 1 и 2, а внешний вид — на фото 1 и 2.

Подробный разговор о них, а также о том, что при их отсутствии можно сделать своими силами, у нас состоится в следующем номере журнала.

Таблица 1

Компрессоры, работающие от бытовой электросети 220 В

	Вильнюсское производственное объединение строительно-отделочных машин	Московский машиностроительный завод им. Калинина
Модель	СО-45А	ИК-8907
Производительность, м^3/мин	0,05	0,03
Максимальное давление, кгс/см^2	3	3
Мощность электродвигателя, кВт	0,37	—*
Габаритные размеры, мм	425×245×355	235×130×183
Розничная цена, руб—коп.	—**	35—50***

* Компрессор выполнен в виде насадки на электродрель ИЭ-1202А или аналогичную ей с присоединительным диаметром 43 мм.

** В продажу поступает в комплекте с пульверизатором СО-19Б. Цена такого окрасочного агрегата 154 руб. (его маркировка СО-74А).

*** Выпускается также в комплекте с электродрелью ИЭ-1202А, пульверизатором СО-19Б и плоскошлифовальной насадкой. Цена комплекта 149 руб. (его маркировка ИЭ-6020).

Таблица 2

Пневматические краскораспылители, работающие при давлении менее 2 кгс/см^2

Модель	«Блеск»	СО-6Б	СО-19Б	СО-44Б*
Рабочее давление воздуха, кгс/см^2	до 1	1—2	2	0,1
Наибольший расход воздуха, м^3/мин	нет данных	0,04	0,04	0,8
Наименьший расход краски, л/мин	нет данных	0,10	0,16	0,35
Емкость бачка, л	0,25**	0,12	0,8	0,5
Розничная цена, руб—коп.	4—80	15—40	15—40	19—60

* Предназначен специально для использования с пылесосом в качестве источника воздуха.

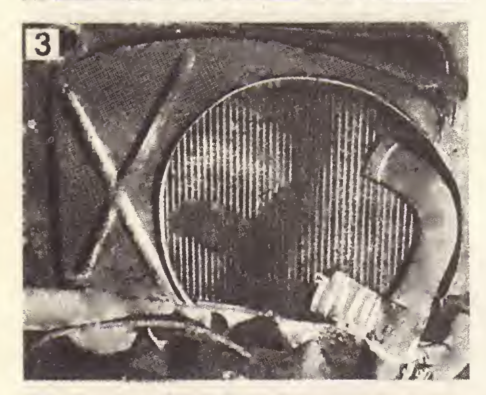
** Бачком не комплектуется. В качестве бачка потребитель должен использовать обычную стеклянную бутылку емкостью 0,25 л.



ЗАМЕНЯЕМ ЦЕПЬ ПРИВОДА РАСПРЕДВАЛА НА «ЖИГУЛЯХ»











Эта цепь обычно служит более 100 тысяч километров пробега. Предельно допустимым износом считают такой, когда из-за чрезмерного, более 4 мм, удлинения ее невозможно больше подтянуть натяжителем.

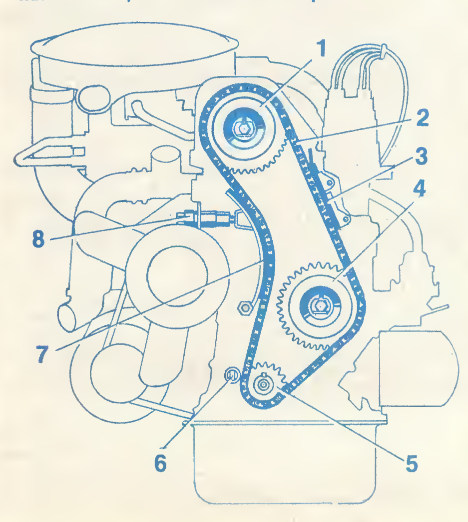
Слабо натянутая цепь издает характерный стук. Определяя причину стука цепи, не устраняемого регулировкой натяжения, проверяют, сняв крышку головки блока, на месте ли успокоитель. Если он в порядке и ход натяжителя исчерпан — цепь нуждается в замене. Поскольку для этого надо снять крышку, находящуюся на переднем торце двигателя, и радиатор, сначала сливаем из блока цилиндров жидкость, отвернув пробку на блоке (фото 1) и приставив к отверстию шланг, второй конец которого опущен в подходящую емкость — ведро, таз. Затем отсоединяем от радиатора прозрачный шланг, идущий к расширительному бачку, и расположенный рядом резиновый шланг. От двигателя отсоединяем два толстых шланга, идущих к термостату. Отвернув два болта, крепящих радиатор (фото 2), снимаем его вместе с присоединенным к нему термостатом (фото 3).

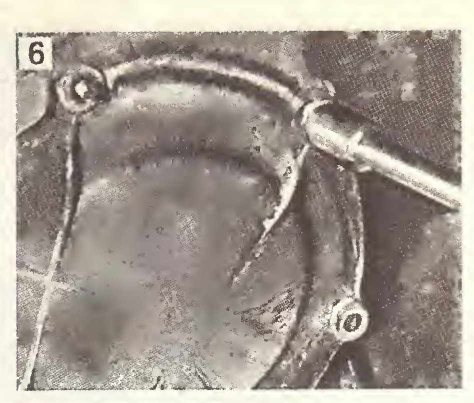
Далее свинчиваем храповик с коленчатого вала (фото 4). Это можно сделать, включив на несколько секунд стартер, когда ключ, надетый на храповик, упирается в поддон и снята крышка распределителя зажигания. Снимаем с коленчатого вала шкив (фото 5), стронув его вначале при помощи рычага (ломика, монтажной лопатки), вставленного между ним и блоком цилиндров. Отвинчиваем гайки и болты, крепящие крышку привода механизма газораспределения спереди (фото 6) и три снизу (фото 7).

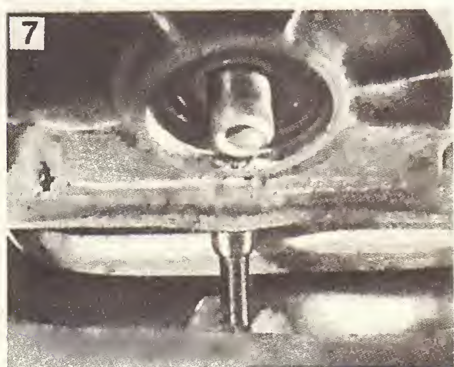
Попутно, пока ключ в руках, отворачиваем два болта, крепящих успокоитель (фото 8). Снимаем крышку (фото 9) и отвинчиваем ограничительный палец (фото 10).

О дальнейших операциях будет рассказано в следующем номере журнала.

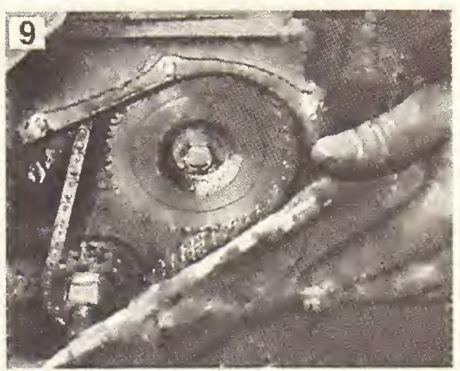
Схема механизма привода распределительного вала: 1 — звездочка распределительного вала; 2 — цепь; 3 — успокоитель цепи; 4 — звездочка валика привода масляного насоса; 5 — звездочка коленчатого вала; 6 — ограничительный палец; 7 — башмак натяжителя; 8 — натяжитель цепи.

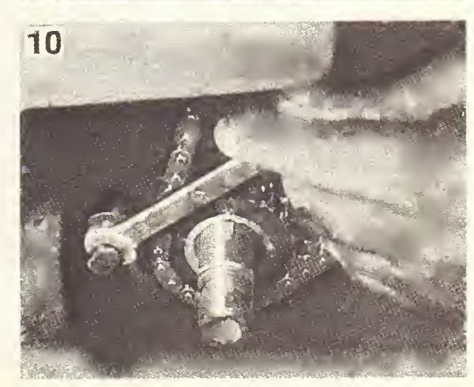












Точен ли спидометр?

В редакцию нередко приходят письма, авторы которых хотели бы узнать, насколько заслуживает доверия «главный прибор» автомобиля — спидометр. С его стрелкой мы сверяемся при выборе скорости движения, по счетчику определяем пройденный путь, а его величина интересна не только сама по себе: по ней мы высчитываем такой важный эксплуатационный показатель, как расход топлива. Велика ли точность всех этих измерений? Можно ли избавиться от ошибки или, по крайней мере, учитывать ее? На эти вопросы мы попросили ответить заведующего лабораторией НИИавтоприборов И. ФОМИЧЕВА.

Термин «спидометр» обозначает прибор, объединяющий два устройства: собственно спидометр, то есть измеритель скорости (другое название — скоростной узел), и одометр — счетчик пройденного пути (счетный узел).

Теперь, чтобы перейти к вопросу о точности, скажем следующее. Все спидометры проектируются из расчета, что при прохождении автомобилем километрового расстояния входной вал прибора (или, что то же самое, вращающийся гибкий вал приводного троса) делает определенное количество оборотов — 624 (все отечественные автомобили, кроме ВАЗ) или 1000 (автомобили ВАЗ и мотоциклы). Если точно выдержать это условие, что проще всего сделать, поставив прибор на специальный контрольный стенд, то счетчик пути вообще не будет давать никакой погрешности, поскольку его внутренняя шестеренная передача выполнена с отношением соответственно 624:1 или 1000:1 и эта величина самопроизвольно измениться не может. Что же касается измерителя скорости, то здесь отклонения возможны.

Вспомним принцип действия этого узла. На валике спидометра укреплен магнит; вращаясь, он стремится увлечь за собой стальную картушку, которая установлена соосно с ним, но, разумеется, без механической связи. От воздействия магнита картушка поворачивается на некоторый угол, преодолевая сопротивление пружинки; соответственно поворачивается и укрепленная на картушке стрелка указателя скорости. Ясно, что, чем выше скорость вращения магнита, тем больше угол отклонения стрелки.

Такое устройство может давать погрешность по двум причинам: из-за того, что силовое поле магнита больше или меньше заданной величины, и из-за отклонений в натяжении пружинки. Допустимые величины суммарной погрешности указаны в табл. 1.

Теперь вернемся к реальному положению, когда спидометр стоит на автомобиле. Соблюдается ли здесь главное условие — заданное число оборотов валика на одном километре пути? К сожалению, довольно приблизительно. В кинематическую цепь, связывающую спидометр с ведущими колесами автомобиля, входят две шестеренные передачи — главная передача трансмиссии (другими словами — редуктор ведущего моста) и редуктор привода спидометра, устанавливаемый на коробке передач. Наряду с передаточными числами этих редукторов в расчете числа оборотов валика спидометра на километр пути в равной мере участвует и радиус качения колес ведущей оси автомобиля.

Если редуктор ведущего моста и размерность колес принять за базовые параметры, которые определяются конструкцией и комплектацией машины, то ясно, что «подстраиваться» к ним нужно соответствующим подбором шестерен в редукторе привода спидометра. Но шестерни, естественно, могут иметь только целое число зубьев, поэтому в каждом конкретном случае получить расчетное передаточное число практически невозможно. Если же предположить, что по счастливому совпадению оно получено, то сохранить это идеальное положение в ходе эксплуатации не удается: шины изнашиваются и их радиус качения изменяется. А в еще большей степени на точность привода к спидометру влияет то обстоятельство, что одна модификация автомобиля может оснащаться шинами разных моделей, с разными радиусами качения, в то время как редуктор привода спидометра сохраняется. Более того, бывало, что на какую-то партию машин завод ставил вариантный редуктор ведущего моста, а в остальном сохранял штатную комплектацию.

В табл. 2 приведены величины параметров, влияющих на показания спидометра у основных типов отечественных легковых автомобилей. К этим данным следует добавить, что фактические радиусы качения наиболее распространенных шин (с протектором полной высоты) составляют: 6,15—13 мод. И-151—283 мм: 6,45—13 мод. М-145—291 мм; 165/80R13 мод. МИ-166—287 мм; 175/70R13 мод. ИН-251—280 мм.

Теперь возьмем для примера такой распространенный автомобиль, как ВАЗ—2105. Если он укомплектован шинами МИ-166, то, как нетрудно подсчитать, из-за неточности привода спидометр получит небольшую погрешность — чуть более 1%. По мере износа шин она будет возрастать, достигнув при минимальной высоте протектора примерно 3%. Ну а если машина укомплектована шинами ИН-251, то начальная погрешность будет около 4%, а при изношенных покрышках — почти 6%.

Нельзя также не упомянуть о случаях, когда ошибка в показаниях спидометра обескураживающе велика. Это бывает после того, как во время ремонта на автомобиле заменили редуктор привода спидометра (скажем, вместе с коробкой передач), поставив несоответствующий. Такое возможно, поскольку на автомобилях одной марки многие из этих узлов по монтажным признакам взаимозаменяемы.

Как же оценить точность спидометра на своей машине?

Счетчик пути тарируется просто — на хорошем шоссе по километровым столбам. Определенный таким способом поправочный коэффициент будет постоянным, по крайней мере до тех пор, пока высота протектора шин не очень уменьшилась от износа. Не так уж сложно проверить и указатель скорости. Для этого на хорошей дороге нужно секундомером засечь время прохождения участка между двумя километровыми столбами.

Таблица 1

Допустимая погрешность скоростного узла спидометра

Действительная скорость, определенная по заданной частоте вращения приводного вала, км/ч	60 и менее	80	100	120	140
Допустимая погрешность при температуре +20° С, км/ч	+4	+5	+6	+7	+8
Дополнительная допустимая погрешность на каждые 10° С изменения температуры в диапазоне от —20 до +40° С, км/ч	±1,2	±1,6	±2	±2,4	±2,8

Таблица 2

Основные параметры передачи вращения от ведущих колес к спидометру

Базовая модель автомобиля	Передаточное число редуктора ведущего моста	Общее передаточное число редуктора привода спидометра	Теоретический радиус качения колес, при котором привод спидометра не имел бы погрешности, мм
Автомобили ВАЗ			
2101	4,3	2,4	285
2102	4,44		295
2103, 2105, 2106	4,1	2,25	290
2107	3,9	2,167	286
Автомобили «Москвич» и ИЖ			
407	4,71	3,333	361
	4,62		354
407, 403, 426	4,55	3,667	317
408, 412, 2138, 2140	4,22		294
2138, 2140	3,89	3,361	295
Автомобили ЗАЗ			
968	4,125	3,667	287

КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

СКОЛЬКО РАСХОДУЕТ «СЕМЕРКА»

«Ваш журнал (№ 8 за 1986 год) содержит таблицу с характеристиками современных отечественных автомобилей, — пишет Ю. Харитонов из Уфы. — Там приводятся и данные о расходе топлива. В частности, для ВАЗ—2107 он составляет при скорости 90 км/ч — 7,9 л/100 км, при 120 км/ч — 10,7 л/100 км, при езде по условному городскому циклу — 10,9 л/100 км. А «Краткий автомобильный справочник НИИАТ» 1983 года дает другие данные 7,4; 9,8 и 10,2 л/100 км. Чему верить!»

Следует отметить, что в заводской инструкции по эксплуатации ВАЗ—2107 (состояние технической документации на 1 июля 1980 года) были помещены такие же показатели, как и на страницах нашего журнала. Однако отдельные изменения в конструкции автомобиля и технологии его изготовления заставили пересмотреть ТУ. О том, каков в настоящее время расход топлива, нас информировал заместитель главного конструктора ВАЗа М. Коржов. Он уточнил, что в соответствии с действующим ныне документом (ТУ 37.001.1050-81, изменение № 1) расход топлива для ВАЗ—2107 составляет соответственно 7,4; 10,5; 10,6 л/100 км.

КАК ОТРЕГУЛИРОВАТЬ К-62

Москвич А. Сотников спрашивает, как отрегулировать уровень топлива в поплавковой камере карбюратора.

Отвечает начальник ГКТО ТА ЛенКАРЗа А. Лукин.

До недавнего времени у карбюраторов типа К-62 не было регулировочного элемента поплавка и уровень топлива гарантировался размерной цепочкой деталей при сборке на заводе. Сейчас на поплавках карбюраторов типов К-62 и К-63 введен регулировочный элемент (специальный язычок) и отработана методика контроля за уровнем топлива в поплавковой камере по положению поплавка.

Чтобы определить правильное положение, следует снять поплавковую камеру, повернуть корпус поплавком вверх, чтобы плоскость разъема (корпуса и камеры) была расположена горизонтально. Установленный таким образом поплавок под собственным весом должен занять параллельное плоскости разъема положение, определяемое по линии, образованной разъемом формы на корпусе поплавка. Расстояние от крайней точки указанной линии поплавка до горизонтальной плоскости корпуса карбюратора должно быть 13±1,5 мм. В случае отклонения следует подогнуть язычок регулировочного элемента поплавка.

ПОНЯТИЯ РАЗНЫЕ

«Что такое видимость и обзорность, не одно ли это и то же! Объясните, что понимают под этими терминами в специальной литературе и в документах правоохранительных органов», — просит нас С. Волков из Николаева. Такой вопрос задают также Д. Петренко из Семипалатинска, М. Аранович из Ленинграда и другие читатели.

Под видимостью, а точнее дальностью видимости, принято понимать **расстояние**, в пределах которого водитель имеет объективную возможность обнаружить находящееся в поле его зрения препятствие, создающее опасную обстановку. Дальность видимости может ограничиваться малой освещенностью препятствия, его размерами, окраской, сливающейся с окружающим фоном, низкой прозрачностью воздуха (во время дождя, тумана, снегопада и т. п.), неудовлетворительным состоянием стекол, в частности лобового (его запотеванием, загрязнением брызгами грязи, каплями дождя, снегом при неработающих стеклоочистителях). Дальность видимости намного ухудшается и в темное время суток при освещении препятствия светом фар встречного автомобиля.

Под обзорностью следует понимать возможность **обозрения** дорожной обстановки с места водителя. Она может быть ограничена как внешними предметами (например, стоящим транспортным средством, мачтой освещения, углом дома), так и частями самого автомобиля (границами смотровых просветов лобового стекла, боковых окон, зеркалом заднего вида, капотом, крыльями, пассажирами, грузом). Зона обзорности может меняться в зависимости от движения транспортного средства и положения водителя на его рабочем месте.

Таким образом, видимость и обзорность — понятия разные. Следует также заметить, что как и видимость, так и обзорность в случае происшествия определяются следственным экспериментом в обстановке, максимально приближенной к той, что была в момент аварии. На основании полученных при этом данных определяют, мог ли водитель обнаружить препятствие, чтобы принять меры к предотвращению происшествия.

ЗАПЧАСТИ К ВАЗ—2103

«Слышал, что Волжский автозавод прекратил выпуск «третьей» модели, — пишет московский автолюбитель А. Савкин. — Так ли это! В связи с этим возник и другой вопрос — будут ли производиться запчасти к этой машине!»

Как сообщили редакции из дирекции по техническому обслуживанию автомобилей ВАЗа, выпуск «жигулей» модели «2103» прекращен заводом еще в 1985 году. Однако производство запасных частей и поставка их предприятиям автосервиса будет осуществляться, пока в этом есть реальная необходимость.

НЕ ВЛАЖНОСТЬ, А ТЕМПЕРАТУРА

«В «Запорожце» ЗАЗ—968 я испытал три способа подачи водяных паров в двигатель, чтобы улучшить его работу, как это бывает летом при движении вечером, ночью, в туман или дождь. Лучшие результаты получил, пропуская воздух через слой воды и вводя его под карбюратор через игольчатый клапан. Расход воды всего 10—15 см^3 на 100 километров пробега. Как мне кажется, увеличилась также мощность двигателя. Полагаю, что этот вариант целесообразно рекомендовать автомобилистам». Это строки из письма читателя Б. Лозового из Харьковской области.

Редакция познакомила с предложением специалистов НАМИ. Вот их мнение.

Увеличение влажности воздуха, засасываемого в двигатель способом, предлагаемым автором, будет настолько незначительным (всего 0,2% воды по отношению к топливу), что это не окажет практического влияния на работу двигателя. Многочисленные испытания, проведенные в НАМИ и в других организациях, показали, что вода влияет на работу двигателя как присадка лишь в значительно бóльших количествах. Так, чтобы снизить требования к октановому числу на 2—3 единицы, надо добавить 10% воды к объему топлива.

Эти же испытания показали, что добавление воды в цилиндры двигателя делать не следует, так как мощностные и экономические показатели при этом не улучшаются, а ездовые качества автомобиля в ряде случаев ухудшаются. Немаловажно также, что растет содержание углеводородов в отработавших газах.

Наблюдаемое иногда улучшение работы двигателя вечером или ночью объясняется меньшей температурой воздуха и лучшим весовым наполнением цилиндров, а не увеличением влажности воздуха.

ОПИСАНА В ЛИТЕРАТУРЕ

«В технических характеристиках современных легковых автомобилей очень часто встречается название подвески «Мак-Ферсон», — пишет В. Юдин из г. Чебоксары. — Помогите познакомиться с ее устройством, понять достоинства и недостатки».

Наиболее полно подвеска «Мак-Ферсон» (особенности ее работы, конструктивные подробности и варианты) рассмотрена в книге Й. Раймпеля «Шасси автомобиля» (М., Машиностроение, 1983, с. 195—226). Устройство, работа, обслуживание передней подвески «Мак-Ферсон» описаны также в книге В. А. Вершигоры, А. П. Игнатова и др. «Автомобиль ВАЗ—2108» (М., ДОСААФ, 1986, с. 130—146). Наш журнал знакомил с конструкцией такой подвески в № 6 за 1977 год (с. 31) и № 1 за 1983 год (с. 14—15).

ПОСЛЕ УПЛАТЫ ШТРАФА

«Я нарушил Правила дорожного движения, находясь в отпуске. Был воскресный день, сберкассы были закрыты, а потому сразу уплатить штраф не мог. Чтобы получить обратно свой талон, пришлось остановиться в этом городе и ждать понедельника. Есть ли в подобных ситуациях какое-то другое, более удобное для водителей решение!» — спрашивает нас В. Смирнов из Москвы.

Если по каким-то причинам водитель не смог уплатить штраф в том городе, где произошло нарушение Правил, то протокол, постановление о наложении штрафа и талон к водительскому удостоверению ГАИ направляет по месту его жительства, точнее — по месту, где транспортное средство поставлено на постоянный (или временный) учет. Так что водитель может продолжать поездку, но при первой возможности штраф надо уплатить и иметь квитанцию на руках.

Если до истечения срока действия временного талона, а он составляет 15 дней, водитель не успел вернуться домой, ему при предъявлении квитанции об уплате штрафа могут продлить действие временного талона на необходимый срок в любом подразделении ГАИ по пути следования.

Эту справку мы получили в ГУ ГАИ МВД СССР.

МОТОЦИКЛЫ И ПРИЦЕПЫ ИЗ ЧССР

Москвич А. Кулаков, многие другие читатели интересуются, когда появятся в продаже новый мотоцикл ЯВА-350/638-0-00 (01) и боковой прицеп «Велорекс-700», которые были представлены в октябрьском номере журнала за 1984 год среди перспективных мотоциклетных товаров чехословацкого производства.

Отвечает заместитель директора фирмы «Автомотовело» Л. Ф. Чинченко.

Поставка в СССР новой модели ЯВА-350/638-0-01 (под коляску) и ЯВА-350/638-0-00 (соло) началась в конце прошлого года. Планируется ежегодная реализация 57 тысяч мотоциклов, из них 13 тысяч с боковым прицепом.

Новый комфортабельный прицеп «Велорекс-700» поступил в продажу, но в очень ограниченном количестве. В случае хорошего спроса на него чехословацкая сторона готова уже в нынешнем году поставить до 2000 прицепов этой модели.

Впереди лето, сезон активной езды. Сейчас, пожалуй, самое время поговорить о том, что иной раз вызывает «брожение умов», — о бензиновом аппетите автомобиля. Точнее, тему разговора можно назвать так:

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА

Условимся: мы не будем говорить об очевидных неисправностях, когда подача бензина явно недостаточна или, наоборот, он льется ручьем и мотор захлебывается. Речь пойдет о результатах обычной эксплуатации, об их отклонениях от нормы и о том, что считать нормой. Соответственно начать придется не с погружения в технику, а со встречного вопроса: если вас беспокоит (или радует) расход топлива, то как вы его определили?

Видимо, даже самые неопытные автомобилисты понимают, что штатный указатель уровня бензина в баке — прибор слишком неточный и делать какие-то расчеты на основе его показаний — дело весьма и весьма приблизительное. Поэтому чаще всего поступают так: заполняют бак до предела, записывают цифры счетчика пути и ездят, пока машина не встанет. Расход топлива на 100 километров высчитывают, поделив емкость бака, указанную в инструкции, на расстояние по счетчику. Здесь скрываются сразу две неточности. Показания счетчика могут быть весьма далеки от истины (прочитайте статью на стр. 29). Полная емкость бака — вовсе не одно и то же, что интересующий нас расходуемый объем; узнать его можно только прямым измерением. Для этого из заполненного бака через разъединенную топливоподающую магистраль сливают жидкость в мерную посуду (действительно мерную, а не «что-то около») до прекращения подачи.

Упомянутые неточности учета — отнюдь не мелочь. Обычно они составляют 5—10%, а это те самые цифры, которыми автомобилисты легко и непринужденно оперируют в своих рассуждениях о топливной экономичности, в оценках плюсов и минусов тех или иных мер.

Определив поправочный коэффициент счетчика пути и фактический объем расходуемого бензина, мы устраняем ошибку, которую можно назвать постоянной. Но это лишь небольшая и легкая часть задачи. С другими факторами, вносящими переменную ошибку, дело обстоит намного сложнее.

Никогда пробег, пройденный на одной заправке, не бывает точным повторением предыдущего. Перечислим хотя бы некоторые изменяющиеся факторы: маршрут, количество остановок и пусков двигателя, насыщенность дороги транспортом, температура и влажность воздуха, погода и состояние дорожного покрытия, загрузка автомобиля и еще многое, многое другое, что объединяется понятием «условия езды». Но, пожалуй, еще более изменчивы действия водителя. Водитель — не робот, у него всегда разное настроение, состояние, озабоченность делами, бывает, он торопится. Эти человеческие проявления вызывают большой разброс результатов даже у тренированных профессионалов, участвующих в специально организованных испытаниях. Наблюдениями установлена и такая любопытная закономерность: если водитель верит, что сделанная им техническая доработка экономит топливо (на самом же деле она совершенно бесполезна), то объективный контроль при опробовании действительно показывает уменьшение расхода бензина. Причина — соответствующий настрой, безотчетно вызывающий внутреннюю собранность, аккуратность.

Но пойдем дальше. Предположим, что вы замеряете расход топлива аккуратно и грамотно, с учетом сказанного выше, и у вас уже набралась достаточная статистика. Она свидетельствует, что в такой-то период ваш автомобиль в ваших руках и на вашем обычном маршруте потребляет столько-то бензина. Что делать с этим показателем? Только одно: принять его за базу для последующих оценок в тех же условиях. Если при этом вы придете к выводу, что, например, за последнее время расход вырос, то это можно считать достаточно объективным сигналом о необходимости проверить техническое состояние машины и проанализировать возможные привходящие обстоятельства.

Сравнивать же свой результат с теми цифрами потребления бензина, которые приведены в заводской технической характеристике, бессмысленно: контрольные расходы при заданных скоростях движения и при испытаниях по городскому циклу (то есть на стенде с беговыми барабанами) не являются эксплуатационными показателями, их истинный смысл другой. В равной мере нельзя сравнивать свои результаты с чужими. При полнейшей искренности того, кто их сообщает, вы не можете знать, в каких условиях они получены, с какой степенью достоверности измерены. Не менее важно еще одно обстоятельство: трудно (уточним — технически трудно) дать объективную оценку стилю вождения и индивидуальным особенностям автомобилиста, даже если этот человек хорошо вам знаком.

Еще одно замечание. В беседах водителей часто приходится слышать: мой автомобиль на 100 километров берет столько-то литров. Когда? Где?

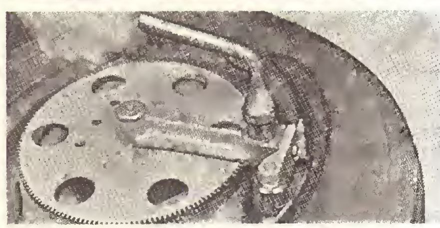
Подводя итоги этой части разговора, нужно сказать: если всерьез браться за оценку эксплуатационного расхода топлива, следует прежде всего позаботиться о том, чтобы исключить неточности измерений, учесть психологические факторы и, что очень важно, вдумчиво и грамотно подходить к вопросу о сопоставимости результатов. В противном случае ваши оценки останутся на уровне досужих мнений.

КОЛОНКА ДЛЯ НОВИЧКА КОЛОНКА ДЛЯ НОВИЧКА



ШИНОМОНТАЖНЫЙ КОМБАЙН





Автомобилистам известны различные устройства для шиномонтажных работ. Но до последнего времени не было приспособления для разбортовки, то есть перетяжки борта шины через полку обода. Правда, несколько лет назад появилось такое устройство, но удобством оно не отличалось, и его сняли с производства. Ныне пробел восполнен: смоленский автоагрегатный завод производственного объединения «ЗИЛ» наладил выпуск шиномонтажного комплекта КШ-2, в который входят два приспособления: одно — для отрыва бортов покрышки от обода, другое — для разбортовки и забортовки ее. Мы опробовали комплект в работе на нескольких колесах «жигулей» и «Москвича—2140» и пришли к таким выводам.

Приспособление для отрыва борта покрышки, пожалуй, лучшее из всех известных. Его главная особенность в том, что нажимная пята подлезает под полку обода и давит на самый край борта покрышки, где расположено проволочное кольцо. Повреждение корда исключено. Хорошо и то, что прилагаемое усилие невелико (менее 20 кгс) благодаря шестеренно-реечному механизму.

Второе приспособление — шиномонтажное — по принципу действия схоже со стационарным, применяемым на СТО. К сожалению, оно довольно тяжелое (более 4 кг), что ощущается, когда устанавливаешь и снимаешь его, удерживая вертикально, поскольку гайки крепления располагаются с другой стороны колеса. Не очень быстро и просто удается завести борт шины на сферический ролик, а чтобы потом снять освободившийся борт с ролика, приходится демонтировать приспособление, опять отворачивая гайки с другой стороны колеса.

А вот разбортовывать и забортовывать покрышку (для этого водило с роликом при помощи баллонного ключа обкатывают по зубчатому колесу), действительно, легко даже пожилому человеку.

Для заключения договора на поставку КШ-2 торгующие организации могут обращаться на завод по адресу: 214011, г. Смоленск-11, ул. Губенко, 26, автоагрегатный завод.

Плюсы. Приспособление первое. Эффективность действия, небольшие масса и габарит. Приспособление второе. Небольшое усилие, прилагаемое к ключу при демонтаже и монтаже шины. Оба исключают повреждение покрышки и камеры.

Минусы. Приспособление первое. Недостаточная жесткость балки (прогибается после неоднократного сильного нажима ногой). Приспособление второе. Неудобство установки и снятия, значительная масса. Большая цена комплекта (30 рублей).

Пожелание. Выпускать приспособления для отрыва шины в отдельную продажу.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 21

Правильные ответы — 1, 3, 7, 8, 10, 12, 15, 17

I. При таком сигнале разрешено движение не только транспортным средствам со стороны левого бока регулировщика, но и поворачивающим направо со стороны его груди. Если же через перекресток одновременно проезжают трамвай и безрельсовые транспортные средства, то водитель трамвая имеет перед ними преимущество (пункты 7.4 и 14.3).

II. Действия водителей не противоречат дорожным знакам, так как они продолжают движение через перекресток в прямом направлении, лишь перестраиваясь с полосы на полосу (приложение 1, пункт 5.8.2).

III. Прежде чем подать предупредительный сигнал и приступить к повороту, водитель грузового автомобиля обязан убедиться в том, что его никто не обгоняет и он своими действиями не создаст помех обгоняющему. Поэтому водитель, приступивший к обгону еще до подачи сигнала о маневре другого водителя, пользуется в такой ситуации преимуществом (пункты 8.4 и 9.1).

IV. На трехполосных дорогах с двусторонним движением для поворота налево и разворота разрешается выезжать на среднюю полосу. Если ширины проезжей части для разворота из этого положения недостаточно, его можно выполнять и с правой обочины (пункты 9.6 и 10.3).

V. Если количество полос не определено знаками 5.8.1 и 5.8.2, то при опережении или интенсивном движении по другим полосам можно двигаться через перекресток и по трамвайным путям попутного направления (пункт 10.6).

VI. Водителей легковых автомобилей имеют в виду только таблички 7.6.2—7.6.9, а 7.6.1 указывает: все транспортные средства должны быть поставлены на стоянку вдоль тротуара (приложение 1, пункт 7.6.1).

VII. На равнозначном перекрестке только водитель трамвая имеет преимущество. Все остальные между собой равны и руководствуются «правилом правой руки», а поворачивая налево, уступают тому, кто движется со встречного направления прямо и направо (пункты 14.1 и 14.11).

VIII. Об остановившемся транспортном средстве сигнализирует знак, выставленный на дороге в 15—40 метрах от него. Знак, укрепленный на транспортном средстве сзади, говорит о том, что его буксируют, а освещение у него неисправно (пункт 8.9).

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Первенство Европы 1986 года на легковых автомобилях проходило в 14 этапов. Почетный титул выиграл Р. Равалья (Италия) на машине «БМВ-635КСИ-Шнитцер».

* * *

Кубок Европы 1986 года на автомобилях формулы 3 выиграл С. Модена (Италия) на «Рейнард-386-Альфа-Ромео».

АВТОКРОСС

Первенство Европы 1986 года на легковых автомобилях второй зачетной группы выиграл Ю. Феликс (Швейцария) на «Порше». Четвертым был Ф. Качирек (ЧССР) на «Шкоде-130».

ГОРНЫЕ ГОНКИ

Первенство Европы 1986 года на легковых автомобилях выиграл К. Жаннере (Швейцария) на «Ауди-кваттро». И. Черкути (ВНР) на БМВ-635КСИ занял шестое место.

КАРТИНГ

В классе «Интерконтиненталь-Ц» чемпионом Европы стал итальянец Л. ди Фердинандо. Он выступил на карте «Кали» с мотором «Павези». Второе призовое место завоевал И. Седларж (ЧССР) на «Кали-Ротакс».

РАЛЛИ-КРОСС

Первенство Европы 1986 года в первой зачетной группе выиграл А. Норстед (Швеция) на «СААБ-900-турбо». Во второй группе чемпионом стал О. Арнессон (Швеция) на «Ауди-кваттро».

РАЛЛИ

Пятьдесят этапов насчитывал в 1986 году **чемпионат Европы.** Его выиграли итальянцы Ф. Табатони и Л. Тедексини на «Лянча-Дельта-С4». Хорошего результата добились венгры А. Ферьянц и Я. Тандари на автомобиле «Ауди-кваттро». Став победителями на двух этапах — ралли «Вида» и «Хеброс» в НРБ, они вышли на четвертое место.

СПИДВЕЙ

Кубок дружбы социалистических стран 1986 года выиграл И. Марко (СССР). На последующих местах: 2. Ф. Захаров (СССР); 3. Р. Доломишевич (ПНР); 4. М. Отт (ГДР); 5. Б. Брель (ЧССР); 6. Р. Надь (ВНР). В командном зачете первенствовала сборная ПНР, за ней — команды ЧССР, СССР, ВНР, ГДР, НРБ, СРР.

ТРИАЛ

Кубок дружбы социалистических стран 1986 года выиграл П. Хула (ЧССР). В шестерку сильнейших вошли: 2. М. Лысый (ЧССР); 3. Б. Сека (ПНР); 4. Ф. Мразек (ЧССР); 5. И. Кнежоурек (ЧССР); 6. Ф. Беттхер (ГДР). Командный зачет: 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. ГДР.

РЕКОРДНЫЕ ЗАЕЗДЫ

Несколько новых **мировых рекордов скорости** на мотоциклах «Хонда» установила группа французских и английских гонщиков. На дистанции 1 километр с хода в классе 1000 $см^3$ К. ле Льяр показал результат 306,491 км/ч и в классе 500 $см^3$ Р. Хаслам — 273,863 км/ч. На дистанции 1 километр с места в классе 1000 $см^3$ новый рекорд (181,315 км/ч) установил ле Льяр. В заездах на четверть мили (401 м) с места он также добился рекордного результата в классе 1000 $см^3$ — 131,202 км/ч.

Из деловой переписки «ЗР»

МИ-166 И ИН-220 РЕМОНТОПРИГОДНЫ

В ВПО «Союзремшина» поступает немало жалоб от автолюбителей на то, что приемные пункты не принимают на восстановление протектора радиальные шины с металлокордным брекером.

Это вызывает у нас большую тревогу. Дело в том, что все шиноремонтные заводы Миннефтехимпрома СССР в настоящее время оснащены оборудованием и пресс-формами для восстановления шин размера 165/80R13 модели МИ-166, которые эксплуатируются на автомобилях «Жигули» и «Москвич». На многих заводах имеются пресс-формы и для восстановления шин размера 205/70R14 модели ИН-220, используемых на автомобилях «Волга—3102» и «Волга» ГАЗ—24-10. Однако оборудование и пресс-формы часто простаивают из-за отсутствия этих шин.

Из писем автолюбителей видно, что некоторые приемщики на пунктах, где производится прием шин на восстановление протектора, отказываются принимать указанные шины под предлогом, что они полностью неремонтопригодны. Это не так. С каждым годом ремонтопригодность радиальных шин растет. Приемщики всех пунктов обязаны принимать в ремонт шины 165/80R13 модели МИ-166 и 205/70R14 модели ИН-220.

В случае отказа в приеме просим автолюбителей сообщать об этом в вышестоящую организацию, которой подчиняется приемный пункт. Эти пункты, как правило, подчиняются транспортно-экспедиционным предприятиям, находящимся в ведении республиканских министерств автомобильного транспорта или министерств бытового обслуживания. Просим также информировать о случаях отказа в приеме на восстановление протектора шин, не имеющих повреждений каркаса, брекера или бортовых колец, Всесоюзное промышленное объединение «Союзремшина» по адресу: 129832, г. Москва, ул. Гиляровского, 31. В информации нужно точно указывать размер и модель шин, адрес приемного пункта, его подчиненность, фамилию приемщика.

Заместитель начальника ВПО «Союзремшина» А. ГОРБАЧ

Уважаемые товарищи!

В мартовском номере при переходе на новую схему красочности, вызванном значительным ростом подписки на журнал, в небольшой части тиража ряд задач «Экзамена на дому» потерял цветные изображения на дорожных знаках и в сигналах светофоров.

Приносим вам извинения. Редакцией приняты меры, которые должны исключить повторение подобных случаев.

Сдано в производство 27.2.1987 г. Подписано к печати 27.3.1987 г. Г-13643 Формат $60 \times 90^{1}/_{8}$. Усл. печ. л. 4. Тираж 4 700 000 экз. Заказ 161. Цена 1 руб. Адрес редакции: 103045, Москва, К-45, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны 207-23-82, 207-16-30.

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии. 220041, г. Минск, Ленинский проспект, 79.
Издательство ДОСААФ СССР, Москва

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЗАКРОЙТЕ ЩЕЛЬ

При поездках на **ВАЗ—2108** по мокрым дорогам верхняя часть двигателя, где расположены свечи и распределитель зажигания, забрызгивается грязью. Я закрыл щель между блок-фарой, бампером и облицовкой радиатора резиновым уплотнителем, предназначенным для дверей. Внешний вид машины от этого не пострадал. Таким же образом поступили несколько других владельцев ВАЗ—2108.

С. НАУМЕНКО

Тульская область,
г. Узловая

КЛЮЧОМ И ОТВЕРТКОЙ

При разборке заднего амортизатора у **мотоциклов** требуется сжать пружину, чтобы извлечь стопорные полукольца (сухари). Для этого применяют множество разных приспособлений и способов. Владельцам **ИЖей** предлагаю еще один, простой и доступный.



Сжатие пружины для удаления полуколец.

Открытый гаечный ключ (например, 24×36, входящий в штатный набор инструментов) подвожу под верхнюю проушину амортизатора и нажимаю на лезвие отвертки, опирающейся на одно полукольцо, пока не освободится другое (как показано на рисунке). Снимаю его, а затем таким же образом сжимаю пружину в том месте, где стояло первое полукольцо, и удаляю второе.

В. ЧИСТАЛЕВ

г. Кировоград

ЛУЧШЕ ОТКРЫТЬ

При установке антикоррозионных щитов в передних крыльях **«жигулей»** целесообразно открыть полости, находящиеся сзади колеса. Для этого надо удалить резиновые пробки в перегородках и отогнуть верхнюю их часть. Тем самым будет обеспечен удобный подход для обработки поверхностей в задней части полостей (если понадобится), а самое главное, сушка их потоком воздуха.

Как показал опыт эксплуатации нескольких машин, коррозия в них развивается значительно медленнее, чем обычно.

А. ШИМАС

Литовская ССР,
г. Шяуляй

ФИКСАЦИЯ ВОССТАНОВЛЕНА

Со временем у моего **«Запорожца»** стала сильно вибрировать ручка переключения передач, издавая шум в салоне, а затем с трудом стали выключаться передачи, особенно третья и четвертая.

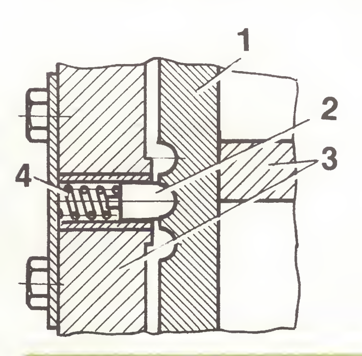
После разборки коробки передач выяснилось, что в результате износа втулок в картере, где размещены пружины и фиксирующие шток шарики, последние выходят больше чем наполовину, отчего заклинивается шток.

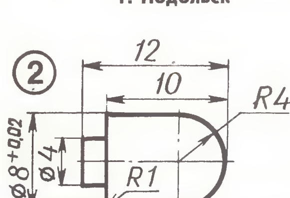
Устранить эту неисправность удалось заменой шариков цилиндрическими фиксаторами, как показано на рисунке. Я выточил их из стали, затем закалил и отполировал сферический конец. Пружины укоротил на полтора витка.

Вот уже два десятка тысяч километров механизм переключения передач работает нормально.

В. ЖИЛКИН

Московская область,
г. Подольск





Узел механизма переключения передач: 1 — шток; 2 — фиксатор (сталь У10, твердость HRc55—60); 3 — картер; 4 — пружина.

НЕ ХУЖЕ НОВОГО

В журнале «За рулем» (1986, № 10) правильно говорилось о том, что мало служит новый номерной знак. Я езжу без перерывов, поэтому вынужден перекрашивать его каждые два года.

Самым удобным и, главное, обеспечивающим высокое качество окраски оказался такой способ.

Удаляю старую краску скребком и шкуркой. Обезжириваю чистым бензином поверхность и покрываю ее белой пентафталевой эмалью ПФ115 из аэрозольного баллончика.

Деревянный брусок сечением 50×30 и длиной 50—70 мм обтягиваю неворсистой тканью, закрепляя ее нитками или липкой лентой. Торец бруска пропитываю черной краской (желательно тоже пентафталевой, но можно и нитрокраской, и масляной) и касаюсь им выпуклой поверхности букв и цифр так, чтобы не было потеков краски. Если это делать аккуратно, номерной знак имеет вид не хуже нового.

И. БЕЛОВ

г. Рига

КОНТРОЛЬ ПО УСИЛИЮ

Известно, что открытие вторичной камеры карбюратора **у автомобиля** — это увеличение расхода топлива. Поэтому экономные водители стараются ездить так, чтобы она вступала в работу как можно реже. Открытие дроссельной заслонки в таких случаях контролируют обычно при помощи включателя и сигнальной лампы, которыми самостоятельно оборудуют машину.

Я поступил проще. В карбюраторе, где заслонки обеих камер связаны механически, на ось вторичной установил дополнительную пружинку. Теперь, когда она начинает открываться, я чувствую повышенное сопротивление на педали газа.

П. ВИЛЬИЛЬМ

Новосибирская область,
г. Искитим

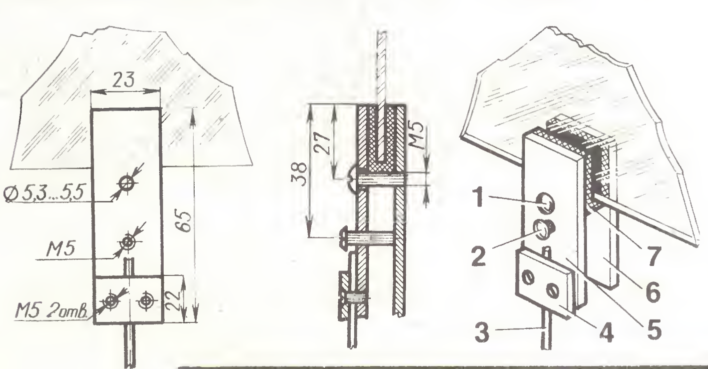
РЕМОНТ СТЕКЛА

У автомобиля **ВАЗ—2105**, бывает, отклеивается от опускного стекла держатель троса стеклоподъемника. В журнале «За рулем» публиковались советы по креплению держателя механическим способом. Предлагаю еще один вариант, который показан на рисунке.

Пластины **5** и **6** изготовлены из стального листа толщиной 3 мм, накладка **4** — штатная, от старого держателя. На стекло под пластины накладываем кусок сырой резины или приклеиваем клеем «Момент» резину от старой камеры. Винтом **1** стягиваем пластины так, чтобы нижние их концы начали сходиться, а затем винтом **2** разжимаем их, надежно фиксируя стекло. Для установки держателя не требуется демонтировать стекло, достаточно снять облицовку двери.

Этим способом отремонтировано уже пять стекол, и все работают нормально.

г. Москва **Н. ЕРОХИН**



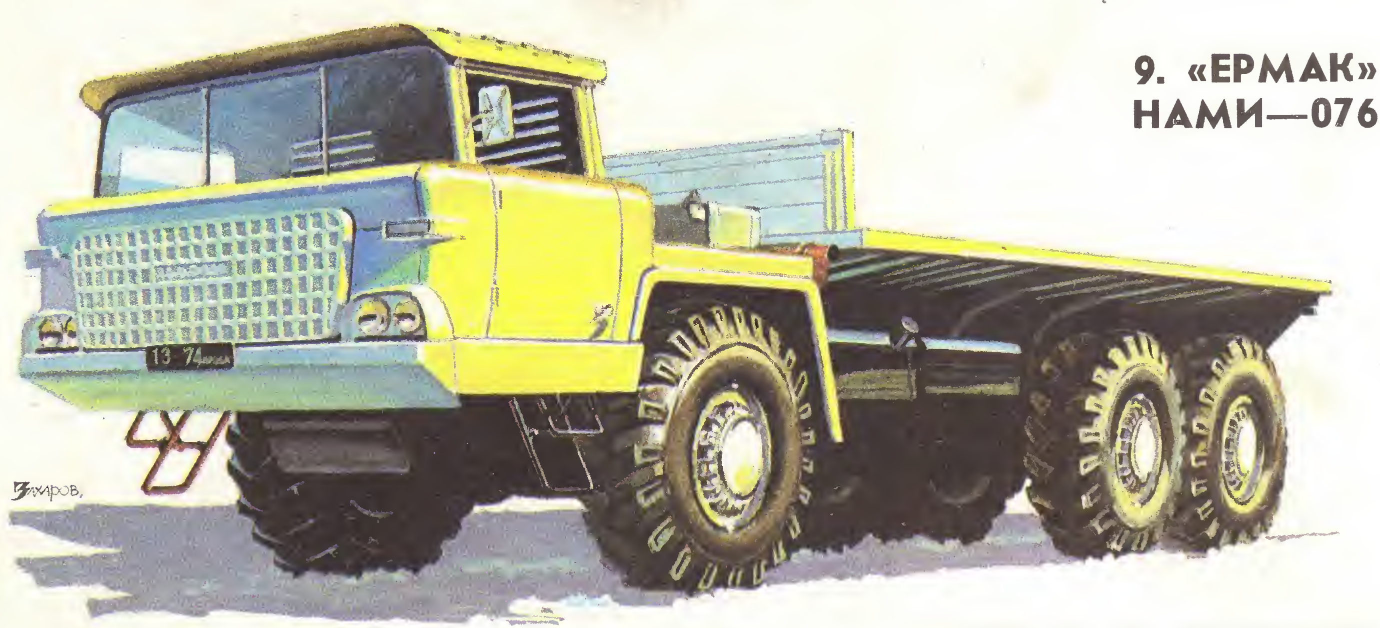
Установка держателя на стекло: 1 — стягивающий винт; 2 — распорный винт; 3 — трос стеклоподъемника; 4 — накладка; 5 и 6 — пластины; 7 — резиновая прокладка.

Индекс 70321



ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЖУРНАЛА
За рулем

Цена 1 руб.



9. «ЕРМАК» НАМИ—076

Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт на основании договора с ЦНИИ Минлеспрома в 1963 году разработал унифицированное семейство автомобилей НАМИ—076 повышенной проходимости с колесной формулой 6×6. В него входили автомобиль грузоподъемностью 25 тонн и лесовозный автопоезд грузоподъемностью 45 тонн. Среди конструктивных особенностей машины, получившей наименование «Ермак», надо отметить централизованную систему регулирования давления воздуха в шинах, гидроусилитель руля, гидромеханическую трансмиссию. Главному конструктору машины Н. Коротоношко и группе дизайнеров, куда входили В. Арямов, Э. Молчанов и другие, удалось найти удачные пропорции автомобиля, выгодные также с технологической точки зрения. Машины прошли испытания, но серийно не выпускались из-за отсутствия производственной базы.

Год постройки образцов — 1963; грузоподъемность — 25 т; двигатель: тип — дизель; число цилиндров — 12; мощность — 320 л. с./235 кВт при 2100 об/мин; трансмиссия — гидромеханическая; число передач — 3; главная передача — гипоидные шестерни и планетарные редукторы в ступицах колес; размер шин — 21.00—25; масса в снаряженном состоянии — 19 470 кг; наибольшая скорость — 65 км/ч.

10. БЕЛАЗ—540



Новую модель карьерного самосвала, которая должна была сменить МАЗ—525, коллектив молодого Белорусского автомобильного завода создал менее чем за год. Это был первый советский грузовой автомобиль с гидропневматической подвеской колес, объединенными гидросистемами усилителя руля и подъемника кузова. БелАЗ—540 имел нетрадиционные для грузовика пропорции и нуждался в весьма продуманном дизайне. Наряду с конструкторами большая заслуга здесь художника В. Кобылинского, удачно решившего сложную и противоречивую задачу внешнего оформления машины. Обобщенные объемы элементов автомобиля гармонируют с колесами большого диаметра.

Испытания БелАЗ—540 были развернуты в 1962 году, а серийное производство начато в конце 1965 года. На рисунке — опытный образец самосвала.

Год начала выпуска — 1965; грузоподъемность — 27 т; двигатель: тип — дизель; число цилиндров — 12; мощность — 375 л. с./275 кВт при 1650 об/мин; трансмиссия — гидромеханическая; число передач — 3; главная передача — конические шестерни и планетарные редукторы в ступицах колес; размер шин — 18.00—25; масса в снаряженном состоянии — 20 925 кг; наибольшая скорость — 55 км/ч.